Danziger Wirtschafts-Zeitung



Nr. 19 1. Oktober 1941

Inhalt der Nr. 19





Danziger Wirtschaftszeitung

21. Jahrgang
Danzig, 1. Oktober 1941

19

Herausgeber: Wirtschaftskammer und Industrie- und Handelskammer Danzig-Westpreußen

Danzig-Gotenhafen auf den Messen



Foto Sönnke

Auch auf den diesjährigen Herbstmessen in Leipzig und Wien war die Hafengemeinschaft Danzig-Gotenhafen wieder mit einem repräsentativen Ausstellungsstand vertreten, in welchem diesmal künstlerische Motive bei der Gestaltung das Interesse erweckten. Ohne Zweifel bildet diese Art der Werbung einen wirkungsvollen Bestandteil der Hafenpropaganda in der Kriegszeit, vor allen Dingen, wenn man berücksichtigt, daß das weite Hinterland der Hafengemeinschaft einem tiefen Strukturwandel gegenwärtig unterzogen wird, bei dem beteiligt zu sein eine wichtige Aufgabe ist.

Zeitfragen

Die Königsberger Ostmesse wird vom 12. bis 15. Oktober 1941 zum neunundzwanzigsten Male ihren Dienst am Osten antreten. Infolge der unübersichtlichen Kriegslage wurde der ursprünglich auf den August festgesetzte Termin damals vorsorglich verschoben. Diese Terminverschiebung hat sich als richtig erwiesen. Heute kann man mit einiger Sicherheit den künftigen Raum überblicken, den die Ostmesse im Rahmen des gesamten deutschen Messewesens zugewiesen erhalten dürfte. Welche strukturellen Wandlungen des Ostraumes haben seit 1939 auf der Tätigkeit der Ostmesse gelastet! Waren vordem die baltischen Staaten willkommene Beschicker der Messe, ja, gaben sie ihr sogar manchmal eine gewisse Note, so änderte sich das mit deren Einverleibung in die Sowjetunion, die noch im letzten Jahre mit einer pompösen Kollektivausstellung prunkte. Das damalige Polen empfand Königsberg (wie übrigens auch Breslau) immer als lästige Konkurrenz zur Posener Messe. Heute sind diese Imponderabilien, die die „Messeatmosphäre“ ausmachten, gefallen. Was aber ist übrig geblieben? Die baltischen Staaten gibt es nicht mehr. Das Ostland steht unter deutscher Verwaltung. Die Sowjetunion liegt in der staatlichen Agonie. Von Polen ist das Generalgouvernement, ein Nebenland des Reiches, übrig geblieben. Die östlichen Gaue: Danzig-Westpreußen, Wartheland mit Litzmannstadt, Ober- und Niederschlesien, dazu jetzt Groß-Ostpreußen, formieren erst langsam ihre wirtschaftlichen Kräfte zum 100prozentigen Nutzeffekt. Der weitere Osten steht noch hinsichlich seiner künftigen Einschaltung in großräumigere Konstruktionen zur Debatte. Unter diesen Umständen befindet sich die Königsberger Ostmesse ebenfalls vor einem weitgreifenden Strukturwandel des Angebots und der Nachfrage. Wenn man allerdings im Laufe der Jahre durch persönliche Kenntnisnahme erfahren konnte, welche Anstrengungen in Königsberg gemacht wurden, welche internationalen (auch politischen) Erfahrungen dort gesammelt wurden, um im Auftrage des Reiches und seiner Wirtschaft die östlichen Probleme mitlösen zu helfen, der wird auch heute, selbst angesichts des wirtschaftspolitischen Neulandes der Messe Zukunftsaussichten zubilligen. Auch der internationale Charakter braucht sich bei entsprechender Regie (innerhalb des Ostseeraumes) nicht zu mindern. Schließlich ist die Wirtschaftspotenz des weiteren europäischen Ostens elementar. Ihre Formung und Erschließung kann mit eine Aufgabe der Ostmesse werden. Voreilige Prognosen wären natürlich unangebracht. Aber die Tatsache, daß sich in den letzten Jahren immer deutlicher die Anziehungskraft der Messe für den Osthandel herauskristallisierte, läßt auf gesunde Grundlagen schließen, die nicht zerstört worden sind.

Die Torpedos der U-Boote räumen unter den englischen Schiffen gerade zu einem Zeitpunkt auf, in dem die Hilfe für die Sowjets und die Versorgung der britischen Streitkräfte im Vorderen und Mittleren Orient besonders hohe Anforderungen an den Schiffsraum Englands stellen. Durch Neubauten können die Tonnageverluste nicht ausgeglichen werden. Die Leistungsfähigkeit der englischen und amerikanischen Werften zusammen beträgt für das Jahr 1941 bestenfalls 1 Mill. BRT. Handelsschiffsraum, wobei die englischen Werften wenigstens 200 000 BRT. beisteuern müssen. Das ist also in einem Jahr gerade soviel, wie die U-Boote allein seit Beginn des Ostfeldzuges versenkt haben. Für das Jahr 1942 ist höchstens mit einer Verdoppelung der Neubauleistung auf 2 Mill. BRT. zu rechnen. Dabei ist dieses die günstigste Annahme, denn Englands Werften können nicht ungestört arbeiten und in Amerika fehlen Hellinge, Facharbeiter und auch wichtige Ausrüstungsmaschinen. Die Versorgung der englischen Streitkräfte im Vorderen und Mittleren Orient bindet zudem immer mehr Handelsschiffsraum, erhöht also den Tonnagebedarf. Um welche Mengen es sich hierbei handeln muß, wird klar, wenn man sich erinnert, daß 1917 für die Versorgung einer kleinen Streitmacht in Griechenland bei freier Durchfahrt durch das Mittelmeer 70 Handelsdampfer und weitere 35 Handelsschiffe als Tender, Begleitfahrzeuge und Minensucher notwendig waren. Heute, wo die englischen Kräfte im Vorderen und Mittleren Orient wesentlich zahlreicher sind und der Weg um das Kap genommen werden muß, sind sicher mehrere Millionen BRT. für die Versorgung dieser Truppen gebunden und damit der Versorgung der Insel entzogen. Wo der riesige Schiffsraum herkommen soll, der dazu nötig wäre, bleibt das Geheimnis der Engländer, umsomehr, als gerade in diesem Augenblick die Versenkungen durch die U-Boote und die Luftwaffe wieder sprunghaft zugenommen haben.

Der baltische Wirtschaftsraum

Die wechselseitigen geschichtlichen Bindungen Deutschlands, besonders des deutschen Ostens, mit dem Baltikum waren seit jeher außerordentlich mannigfaltig. Auch die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zum baltischen Raum können auf eine jahrhundertelange geschichtliche Vergangenheit zurückblicken. Die Wesensart des Wirtschaftsgebildes der baltischen Gebiete hat im Laufe der letzten Jahrzehnte mehrmals eine tiefgreifende Strukturwandlung erfahren.

Nach dem Zerfall des Zarenreiches und der Entstehung der selbständigen baltischen „Randstaaten" wurden diese vor neue außerordentlich schwierige Wirtschaftsaufgaben gestellt. Die rapide Auflösung des russischen Wirtschaftskörpers unter der Herrschaft der bolschewistischen Machthaber hat die Wirtschaftsbeziehungen der baltischen Länder mit der Sowjetunion zuerst fast vollkommen lahm gelegt. Auch nach der Wiederaufnahme dieser Beziehungen und dem Ausbau der Handelsverträge hat der Warenverkehr zwischen der UdSSR. und dem Baltikum sich nur in gemäßigten Bahnen bewegt. Die baltischen Länder und ihre Regierungen sahen sich daher gezwungen, ihre Wirtschaftsstruktur und außenhandelspolitische Ausrichtung gründlich umzuändern.

Trotz des starken Handelsverkehrs und des industriellen Aufstiegs trugen die Baltenländer im Grunde genommen den Charakter eines Agrarlandes. Über 60 % der Bevölkerung von Lettland und Estland und über 80 % von Litauen waren in der Landwirtschaft beschäftigt. Meistens aus sozialpolitischen Gründen sahen sich die Regierungen der Baltenländer genötigt, nach dem Weltkriege eine umfassende Agrarreform durchzuführen, welche mit der Zerschlagung des Großgrundbesitzes verbunden war. Nach Durchführung dieser Agrarreform hat die Landwirtschaft der Baltenländer den Charakter einer ausgesprochenen Bauernwirtschaft erhalten. Die Zahl der Bauernwirtschaften wurde z. B. in Estland von 75 000 auf 100 000, in Lettland von 120 000 auf mehr als 180 000 erhöht. In Litauen wurden mehr als 55 000 neue Bauernwirtschaften gegründet. Dagegen sank die Bedeutung der Industrie in der Gesamtwirtschaft der baltischen Länder trotz der großen staatlichen Unterstützung und Subventionen stark herab. Der Export der landwirtschaftlichen Erzeugnisse bildete nunmehr die Hauptquelle, aus welcher diese Länder den Wert der Importgüter beglichen haben. Die Umwandlung der Großwirtschaften in Kleinbetriebe mußte naturgemäß auf die Produktionsrichtung wirken und brachte mit sich die Abwendung von der Getreideproduktion zur Erzeugung der landwirtschaftlichen Edelprodukte: Butter, Käse, Fleisch, Geflügel. Die Frage der Absatzmärkte für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Baltenländer war für diese keine leicht zu lösende Aufgabe. Besonders Litauen hat unter Absatzschwierigkeiten seiner landwirtschaftlichen Erzeugnisse stark zu leiden gehabt.

England hat gegenüber den baltischen Ländern dieselben Gewaltmethoden der Handelspolitik angewandt, die charakteristisch für sein handelspolitisches Gebahren überhaupt ist. Es war bestrebt, aus den baltischen Staaten sich hörige Tributländer zu machen. Durch eine Reihe von Handelsverträgen mit den baltischen Ländern hat es versucht, die wirtschaftliche Machtposition im Baltikum weiter zu verstärken und auszubauen. Die Preise, welche England für aus dem Baltikum bezogene landwirtschaftliche Erzeugnisse gezahlt hat, waren außerordentlich niedrig, so daß die Regierungen dieser Länder gezwungen waren, durch Zuschüsse an landwirtschaftliche Exportorganisationen das Bauerntum zu schützen.

Nach dem Überfall der Sowjetmachthaber auf die baltischen Gebiete im Juli 1940 haben diese ein schweres Leidensjahr durchmachen müssen. Sofort nach der gewaltsamen Eingliederung der Baltenländer in die Sowjetunion hat diese eine Reihe von Maßnahmen unternommen, mit welchen die bolschewistischen Machthaber ihre Völker „beglücken": Verstaatlichung des landwirtschaftlichen Grundbesitzes, Enteignung der Industriebetriebe, Großhandel und Banken usw. Mit der Befreiung des Baltikums durch die deutsche Wehrmacht stehen diese Gebiete vor ihrer wirtschaftlichen Wiedergeburt unter deutscher Führung und dem Schutz des deutschen Schwertes.

Es sei daher jetzt angebracht, einen Blick auf die Wirtschaftsstruktur der Baltenländer und deren Beziehungen zu der Volkswirtschaft des Großdeutschen Reiches zu werfen.

Viehzucht in Lettland

Lettland hat einen Gebietsumfang von 61 915,5 qkm. Es ist somit fast doppelt so groß wie Ostpreußen. Es grenzt im Norden an Estland und im

Süden an Litauen. Lettland hat eine Reihe von Seen und Binnenwasserstraßen, die jedoch für Dampfschiffe größtenteils nicht befahrbar sind. Auch der größte Fluß Lettlands, West-Düna, ist wegen der Stromschnellen nur für die Holzflößerei verwendbar. Von der Gesamtfläche des Landes bilden 31,4 % das Ackerland, 14,4 % Wiesen, 13,4 % Weiden und 26,8 % Wald. 14 % des gesamten Landes ist ungenutzt, davon 8,4 % sind Sümpfe. Die Bevölkerung Lettlands betrug nach der letzten Volkszählung 1 950 502 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte war durchschnittlich 29,65 Einwohner auf den qkm. Etwa 73 % der Bevölkerung sind Letten, 13 % Russen und 5 % Juden. Nach der Umsiedlung der Baltendeutschen hat das Gebiet Lettlands keine deutschstämmige Bevölkerung mehr.

Von der Gesamtbevölkerung waren 63 % in der Landwirtschaft, 12 % in der Industrie und dem Handwerk und 6,1 % im Handel beschäftigt. Wie bereits erwähnt, hatte Lettland vor dem Kriege einen ziemlich starken industriellen Einschlag, in der Nachkriegszeit hat aber die Bedeutung der Landwirtschaft stark zugenommen. Die Einnahmen aus der Landwirtschaft flossen zum vorwiegenden Teil nicht aus dem Ackerbau, sondern aus der Viehzucht. Von der landwirtschaftlichen Gesamteinnahme fielen 34,23 % auf den Ackerbau und 47,24 % auf die Viehzucht. Die Viehzucht, insbesondere die Milchwirtschaft, ist immer mehr in den Vordergrund getreten.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des Viehbestandes:

Viehbestand in Lettland

	1913	1939
	in 1000	
Pferde	320	414,4
Rindvieh	912	1 271,8
Schweine	557	891
Schafe	996	1 469

Das landwirtschaftliche Genossenschaftswesen war in Lettland stark verbreitet. 1938 gab es 492 Kreditgenossenschaften, 259 Molkereigenossenschaften, 236 Genossenschaften zur Anschaffung der landwirtschaftlichen Maschinen.

Trotz der Durchführung der Agrarreform ist der eigentlich zu erwartende Nutzen, nämlich die bessere Ausnutzung des Bodens, ausgeblieben. Die zur Bodenbearbeitung zur Verwendung kommenden landwirtschaftlichen Geräte waren alle einfachster Art, und die Methoden durchweg veraltet. Die Bolschewisten haben versucht, die Landwirtschaft Lettlands weitgehend zu mechanisieren. Diese Versuche sind meistens auf dem Papier geblieben, und die voreilige systemlose Einführung der landwirtschaftlichen Traktoren hat nur einen heillosen Wirrwarr in den lettischen Ackerbau gebracht.

Die lettische Regierung und die Wirtschaftskreise haben im Laufe der letzten Jahre umfangreiche Maßnahmen unternommen, um die Milchwirtschaft und Buttererzeugung Lettlands zu heben. Der Butterexport Lettlands betrug 1939 22 160 t und bildete 3 % des Weltbutterexportes. Auch der Viehexport Lettlands ist im Laufe der letzten Jahre bedeutend gestiegen. So wurden z. B. im Jahre 1922 für den Export und den Eigenbedarf der Städte 110 134 Stück Schweine verkauft, dagegen im Jahre 1938 bereits 447 967 Stück.

Annähernd 17 804 qkm der gesamten Fläche Lettlands sind Waldbestand. Davon sind 86 % im staatlichen Besitz, 12 % im Privatbesitz und nicht ganz 2 % im Gemeindebesitz. Die jetzigen Privatforsten scheiden volkswirtschaftlich so gut wie vollkommen aus. In Lettland trifft man vorwiegend Mischwälder an, die zu $^4/_5$ aus Nadel- und $^1/_5$ aus Laubwald bestehen. Bei der Ausbeutung der Wälder wurde in Lettland vielfach Raubbau getrieben. Auch wurden aus fiskalischen Gründen zu große Mengen ausgeführt. Der Wert der Ausfuhr von Holzwaren stieg von 9 576 000 Lats im Jahre 1934 bis ca. 15 Mill. Lats vor dem Ausbruch des gegenwärtigen Krieges.

Die Industrie Lettlands wurde hauptsächlich auf den im Lande vorhandenen Rohstoffen aufgebaut. Daher wurde in der Holzbearbeitungs- und der Nahrungs- und Genußmittelindustrie die größte Anzahl von Arbeitern beschäftigt. Es wurden vor dem gegenwärtigen Kriege in Lettland 2 306 industrielle Betriebe mit 5 und mehr Arbeitern gezählt, in denen 95 254 Personen beschäftigt wurden. Außer der Holz- und Nahrungsmittelindustrie war in Lettland vor dem Weltkriege die Metallverarbeitungs- und Maschinenindustrie stark verbreitet, obwohl es an einheimischen Rohstoffen vollkommen fehlte. In der Metallindustrie wurden z. B. 1910 über 25 000 Arbeiter beschäftigt. Während des Weltkrieges wurde von der Regierung die Evakuierung der lettischen Fabriken durchgeführt, wovon die lettische Metallindustrie ganz besonders hart betroffen wurde. $^9/_{10}$ ihrer gesamten Vorkriegseinrichtung ist dabei verlorengegangen. Die Fabriken der lettischen Metallindustrie haben vor dem gegenwärtigen Kriege fast ausschließlich für den Inlandbedarf gearbeitet.

Auch die Textilindustrie war vor dem Weltkriege in Lettland in Form von Großindustriebetrieben stark vertreten. Vor allem war die Leinenindustrie leistungsfähig, die über eine Anzahl von Großbetrieben verfügte. Die lettische Textilindustrie produzierte vor dem Kriege Waren im Werte von ca. 50 Mill. Lats.

Lettland verfügt über 4 Seehäfen, Riga, Libau, Windau und Haynasch, wobei letzterer nur von untergeordneter Bedeutung ist. Riga ist weitaus der größte Hafen.

Estlands Agrarhandel

Estland hat eine Oberfläche von 47 549 qkm. Die Bevölkerung betrug 1 126 413 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte betrug 23,69 Einwohner auf den qkm. Die Hauptproduktionsquelle Estlands ist ebenfalls die Landwirtschaft. Die landwirtschaftliche und bewaldete Fläche des Landes beträgt 3 179 000 ha. Diese Fläche teilt sich wie folgt auf:

	1939 in tausend ha	%
Ackerland, Gärten	1 118	35,1
Wiesen	932	29,3
Weiden	695	21,9
Wälder	188	5,9
übrige Fläche	246	7,8
	3,179	100,0

Von der ganzen Bevölkerung Estlands wohnten 67,2 % auf dem Lande und 32,8 % in den Städten. In der Vorkriegszeit hatte die estnische Landwirtschaft einen nennenswerten Überschuß nur bei Kartoffeln und bei der Viehwirtschaft. Die Kartoffeln wurden in landwirtschaftlichen Nebengewerben, vor allem in der Spiritusbrennerei verwertet und der Rest, soweit er nicht verfüttert wurde, auf dem russischen Binnenmarkt abgesetzt.

Nach dem Weltkriege hat die Viehwirtschaft eine führende Stellung in Estland erhalten.

Der Viehbestand war im Jahre 1939 folgender:

	in tausend Stück
Pferde	216
Rindvieh	695
Schweine	421
Schafe	680

Der Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen hat die führende Stellung im estnischen Binnen- und Außenhandel gehabt. Die Haupterzeugnisse waren Butter, Käse und Fleisch. In Estland wurden vier Fleischverarbeitungs-Großbetriebe geschaffen, die jährlich 260 000 Schweine verarbeiteten. Zur Kreditgewährung an die Landwirtschaft wurde eine landwirtschaftliche Bank gegründet, deren jährlicher Umsatz über 100 Mill. Kronen betrug. Die Erzeugung von Butter, Käse und Fleisch wurde, genau wie in Lettland, genossenschaftlich organisiert. Es bestanden in Estland 1939 331 Molkereigenossenschaften, die insgesamt 13 700 t Butter verarbeiteten. Die Käseproduktion in Estland war nicht bedeutend: die Molkereigenossenschaften stellten 21,3 t, die Privatmolkereien 212,3 t Käse her. Ein wichtiger Ausfuhrartikel Estlands waren Eier. Die Eierproduktion betrug 83,6 Mill. Stück, wovon der größte Teil exportiert wurde.

Der Waldbestand Estlands nimmt 8 162 qkm oder rund 21 % der gesamten Bodenfläche ein. Wie in allen osteuropäischen Staaten herrschen auch in Estland die Nadelhölzer vor: 72,3 % ist Nadel- und 27,7 % Laubwald.

Auch Estland ist vor dem Weltkriege Nutznießer der russischen Schutzzollpolitik gewesen. Von der Großindustrie der Vorkriegszeit sind vor allem die Textilindustrie in Narwa und die Maschinenindustrie sowie der Schiffbau in Reval zu nennen. Insgesamt gab es in Estland 1 300 größere und mittlere Industriebetriebe, in denen 48 449 Personen Beschäftigung fanden.

Unter den Bodenschätzen Estlands steht der Brennschiefer an erster Stelle. Dieser Brennschiefer kommt hauptsächlich im Nordosten Estlands vor. Sein Nachteil als Brennmaterial besteht im starken Ascheanfall, der bei Verfeuerung die Ausnutzung des Heizwertes erschwert. Die größeren Fabriken und die Eisenbahnen Estlands, die als Hauptkonsumenten des Brennschiefers in Frage kommen, haben daher besondere Heizeinrichtungen konstruiert, in welchen die erhitzten Gewölbe den Ruß verbrennen, bewegliche Roste die Asche mechanisch nach unten befördern und gleichzeitig die Schlacke beseitigen.

Holz aus Litauen

Litauen ist etwas kleiner als Lettland, es ist 52 822 qkm groß und hatte 2 028 971 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte beträgt 38,41 Einwohner per qkm. Litauen hat also von den drei baltischen Staaten die dichteste Besiedlung ge-

habt. Laut landwirtschaftlicher Zählung von 1930 waren in Litauen 308 700 Wirtschaften mit 4 327 900 ha Land. Von der Gesamtfläche Litauens ist etwa die Hälfte Ackerland, 14 % Wiesen, 12 % Weiden, 16 % Wald und etwa 8 % Ödland. Die Viehwirtschaft ist in Litauen recht bedeutend. So zählte man in Litauen im Jahre 1931 525 000 Pferde, 1 121 110 Rindvieh, 1 144 700 Schweine, 603 700 Schafe.

Der Export Litauens bestand wie bei anderen baltischen Staaten aus Produkten der Landwirtschaft und hauptsächlich der Viehwirtschaft. Er betrug:

Der litauische Export

	1939 in Mill. Lit
Pferde	3,3
Rindvieh	2,3
Schweine	23,5
Gänse	2,3
Fleisch	3,6
Geflügel	3,7
Schweinefett	1,3
Butter	41,6

Litauen verfügt über einen Waldbestand von 780 304 ha, doch ist die litauische Forstwirtschaft noch verhältnismäßig wenig entwickelt, obwohl Holz bereits vor dem Weltkriege ein wichtiges Ausfuhrgut Litauens war. In den ersten Nachkriegsjahren kam vorwiegend unbearbeitetes Holz zur Ausfuhr, während in den letzten Jahren das Schwergewicht auf dem bearbeiteten Holz lag. Litauen verfügt, wenn man von den Torfvorkommen absieht, über gar keine Bodenschätze. Die Moore sind noch nicht wissenschaftlich erforscht und harren noch der Erschließung. Die litauische Industrie ist wenig entwickelt. In Industrie und Handwerk finden nur 5 % der litauischen Bevölkerung Beschäftigung.

Der baltische Handelsverkehr nach dem Westen

Betrachtet man den Umfang der Handelsbeziehungen Deutschlands zu den baltischen Ländern vor dem gegenwärtigen Kriege, so kann man feststellen, daß Deutschland für die baltischen Gebiete ein Lieferant der industriellen Fertigerzeugnisse war. Die baltischen Gebiete lieferten dagegen an Deutschland hauptsächlich die Erzeugnisse der Ernährungswirtschaft. So hat z. B. Deutschland aus Litauen Sämereien, Schweine, Butter, Eier, Rinder, Kälber, Holz und Flachs eingeführt, dagegen nach Litauen Kunstdünger, chemische und pharmazeutische Erzeugnisse, Eisenwaren, Woll- und Baumwollgewebe, landwirtschaftliche Maschinen, wissenschaftliche Instrumente und Apparate, Porzellanwaren, Kraftwagen, elektrotechnische Maschinen und Erzeugnisse geliefert. Deutschland hat nach Litauen insgesamt Waren im Werte von 13,9 Mill. RM eingeführt (21,2 % der Gesamteinfuhr Litauens) und für 9,3 Mill. RM (14,8 % der Gesamtausfuhr Litauens) bezogen.

Aus Lettland hat Deutschland Sämereien, Schweine, Butter, Flachs, Rundholz, Schnittholz, Papierholz, Sperrholz und Leinengarn bezogen und folgende Artikel ausgeführt: Steinkohlen, Gespinste aus Wolle, Stickstoffdüngemittel, chemische Erzeugnisse, Eisenwaren, Kraftfahrzeuge, elektrotechnische Erzeugnisse. Der Wert der deutschen Einfuhr nach Lettland betrug 21,6 Mill. RM (23,5 % der Gesamteinfuhr Lettlands). Aus Lettland hat Deutschland Waren im Gesamtwerte von 29,9 Mill. RM (34,0 % der Gesamtausfuhr Lettlands) bezogen.

Deutschlands Anteil an der estnischen Einfuhr und an der estnischen Ausfuhr hat sich durchschnittlich zwischen 20 und 30 % der estnischen Gesamtein- und -ausfuhr gehalten. Der Wert der deutschen Einfuhr nach Estland betrug 14,9 Mill. RM, und der Wert der Ausfuhr 14,2 Mill. RM.

Solange Danzig gezwungen war, am polnischen Wirtschaftsverkehr teilzunehmen, hat es nicht die Möglichkeit gehabt, an dem regen Wirtschaftsverkehr Deutschlands und des deutschen Ostens mit den baltischen Gebieten teilzunehmen. Die Wirtschaftsbeziehungen Polens mit dem Baltikum waren äußerst gering. Mit Litauen hat Polen bekanntlich gar keine wirtschaftlichen Beziehungen gehabt. Der Handelsverkehr mit Estland und Lettland war ebenfalls recht unbedeutend, da Polen selbst ein Agrarausfuhrland war und seine Wirtschaftsstruktur den baltischen Staaten ähnelte. Der Anteil der baltischen Gebiete an der Ein- und Ausfuhr Polens bewegte sich daher nur zwischen 0,1 bis 1,7 %.

Die wirtschaftliche Erschließung der baltischen Gebiete nach deren Befreiung von der bolschewistischen Gewaltherrschaft wird Deutschland und besonders den Osten sicherlich in engste wirtschaftliche Verbundenheit mit den baltischen Gebieten bringen.

Dr. B. M.

Kanäle in Mitteleuropa

Wasserstraßen dienen der Gesundung Europas

Von Prof. Dr.-Ing. A. Hansen, Danzig

Wenn man sich den Entwicklungsgang deutscher Wasserstraßen vor Augen hält, so ist die Tatsache bemerkenswert, daß der Ausbau der Wasserstraßen vom Westen nach dem Osten des Reiches sich bewegte. Zunächst wurden die natürlichen Wasserwege als Verkehrsbahnen benutzt. Die ersten Nachrichten liegen vom Unterrhein vor, wo 50 n. Zw. Köln von den Ubiern gegründet wurde. Die Verkehrsbelebung bis 400 n. Zw. auf „deutschen" Wasserwegen ging von den Römern aus. Mit dem Verfall des römischen Reiches um 400 n. Zw. begann auch für den Schiffsverkehr ein Rückgang. Erst unter Karl dem Großen stellte sich im 8. Jahrhundert wieder eine geringe Aufwärtsbewegung des Schiffsverkehrs auf Rhein, Weser und Donau ein, allerdings mehr für Kriegs- als Handelszwecke. Die Mosel hatte schon im 6. Jahrhundert durch Salzverfrachtung zwischen Metz und Trier lebhafteren Schiffsbetrieb. Im Weser- und Elbegebiet ist nach Urkunden im 9. Jahrhundert Schiffahrt betrieben worden, insbesondere auf der Saale und Havel. Das Oder- und Weichselgebiet wurde erst im nennenswerten Maße von der Schiffahrt im 12. und 13. Jahrhundert aufgeschlossen, zusammenhängend mit der Kolonisation.

Im Weichselgebiet war der Deutsche Ritterorden der Träger des Wasserverkehrs. Noch später begann der Schiffsverkehr in Ostpreußen mit dem Schwerpunkt in Königsberg und Memel. Ein kräftiger Impuls für die Belebung des Binnenschiffsverkehrs ging im 11.—13. Jahrhundert von größeren Handelsplätzen, vornehmlich von Seestädten wie Hamburg, Bremen, Lübeck, Stettin, Königsberg, Antwerpen, Brügge usw. aus. An Städten des Binnenlandes, die die Schiffahrt förderten, sind zu nennen: Im Rhein- und Donaugebiet Trier, Frankfurt, Heilbronn, Wien, Passau, Regensburg, Ulm; An der Weser: Minden und Münden; im Elbegebiet: Magdeburg, Dresden, Lüneburg; an der Oder: Stettin, Frankfurt, Breslau; an der Weichsel: Danzig und Thorn; an der Spree: Berlin.

Alle diese Orte lagen an Wasserwegen natürlicher Art. Sie waren mit Umladerechten ausgestattet und besaßen das Recht, alle ankommenden Waren ausladen und zum Verkauf stellen zu lassen oder sie weiter zu befördern. So kann man das 12. Jahrhundert als den Zeitraum bezeichnen, in dem die natürlichen Wasserwege im deutschen Sprachgebiet stärker benutzt wurden. Fast zur gleichen Zeit streckte der bereits seit Jahrhunderten vorhandene Seeverkehr auf der Nord- und Ostsee seine Fühler weiter landeinwärts. Ein Einfahren der Seeschiffe in die deutschen Flußläufe weiter stromaufwärts verbot sich aus Gründen der schwierig oder überhaupt nicht zu bewältigenden Strömung, auch nicht wegen der Untiefen. Nur an bevorzugten Stellen, wie es z. B. am Unterlauf des Rheines der Fall war, drang die Seeschiffahrt tiefer in die Flußmündungen ein. So konnte sich Köln als Grenzort zwischen der Seeschiffahrt und der durch sie entstehenden Binnenschiffahrt bilden. Bekannt sind die kölnischen Englandfahrer.

In der Ostsee begann das Zeitalter der Hanse. Die schlechte Befahrbarkeit der Landwege und ihre Unsicherheit ließen den Gedanken der Fortsetzung der Seeschiffahrt als Binnenschiffahrt Wirklichkeit werden. So führten die Bedürfnisse der Seeschiffahrt in der Ostsee zum ersten deutschen Kanal, dem Stecknitz-Kanal, der Lübeck mit der Elbe verband. Die Verkehrseröffnung erfolgte im Jahre 1236. Die Weitsicht Lübecker Kreise ist hier hervorzuheben. Die Entdeckung Amerikas und die Eröffnung neuer Seewege nach außereuropäischen Ländern führte zu einer Verlagerung des Handelsschwerpunktes vom Mittelmeer und der Ostsee auf die Ozeane. Die Küstenstädte wurden Ausgangspunkte des Ueberseehandels. Damit wurde noch stärker als bisher das Bedürfnis wach, die Ueberseegüter in das Binnenland und die Binnenlandsgüter an die See zu schicken.

Technische Unzulänglichkeiten

Der Befriedigung dieses Bedürfnisses war durch technische Unzulänglichkeit eine Grenze gesetzt. Man hatte noch nicht gelernt, stärkeres Flußgefälle und schon garnicht angestautes Wasser ohne Schwierigkeiten zu überwinden. Die heute überall verwendeten Schleusen waren damals noch nicht bekannt. Erst die italienische Erfindung der Kammerschleuse im 15. Jahrhundert vermochte der Schiffahrt einen stärkeren Auftrieb zu geben. In Deutschland ist nachweislich die erste Kammerschleuse in Mecklenburg am Elbe-Elde-Kanal

zu Beginn des 16. Jahrhunderts erbaut worden. Zur gleichen Zeit entstanden als Ersatz der Flutrinnen oder Freiarchen an den Mühlenstauen der märkischen Flüsse zahlreiche Schleusen. Besonders unter dem Großen Kurfürsten ist eine stärkere Entwicklung der Schiffahrt bemerkbar, wenn auch nur im engeren Bereiche Brandenburgs. Unter seiner Regierung entstand der Friedrich-Wilhelm-Kanal als erste künstliche Verbindung zwischen der Elbe und der Oder. Er wurde im Jahre 1662 in Angriff genommen. Die ersten Breslauer Kähne kamen aber erst im Jahre 1699 in Berlin an, ein Beweis für die Schwierigkeiten, die der Bauausführung entgegenstanden.

Die Anfänge des Kanalwesens

Der größte Förderer der Wasserstraßen war Friedrich der Große (1742—1786). Unter seiner Regierung entstanden der Finow-Kanal und der Plauer-Kanal als Querverbindung zwischen Oder und Elbe und der Bromberger Kanal, der Oder und Weichsel verband. Zu dieser Zeit wurden auch die Anfänge für die masurischen Kanäle gelegt, außerdem eine größere Anzahl kleinerer Kanäle innerhalb der Mark geschaffen. Der spätere Bau des Klodnitz-Kanals in Oberschlesien geht auf Anregung Friedrichs des Großen zurück.

Im Ostpreußischen Raum wurde die von den Ordensrittern betriebene Wasserstraßenpolitik von den brandenburgisch-preußischen Fürsten weitergeführt, wenn auch in engerem Rahmen. Zu erwähnen ist der Deime-Gilge-Kanal und der Müllrose-Kanal, später der Große und Kleine Friedrichsgraben genannt. Gleichzeitig mit der Inangriffnahme künstlicher Wasserstraßen wurde die Regelung der natürlichen angestrebt. Die ersten strombautechnischen Arbeiten im Elbegebiet wurden vom Großen Kurfürsten ausgeführt. Diese Arbeiten galten allerdings mehr der Abwendung von Hochwassergefahren, als der Schaffung besserer Bedingungen für die Schiffahrt. Im Norden Deutschlands entstand als Verbindung zwischen Nord- und Ostsee in den Jahren 1777—1785 der Eider-Kanal von der Kieler Bucht bis Tönning. In Süddeutschland wurde der Ludwigskanal im Jahre 1836—1845 als Vorläufer des neuerdings in Angriff genommenen 1 000 t-Schiffahrtsweges Main-Donau gegraben. Auf Grund der Wiener Kongreß-Vereinbarung (1805) und der später zum Abschluß gekommenen einzelnen Schiffahrtsakte wurden Anfang bis Mitte des 19. Jahrhunderts den Wasserwegen stärkere Aufmerksamkeit geschenkt. An besonders wichtigen Kanälen, die damals entstanden oder erweitert wurden, sind zu nennen: Rhone-Rhein-Kanal, Rhein-Marne-Kanal, Ludwigskanal, Haneken-Kanal an der Ems, Hunte-Ems-Kanal, Landwehr-Kanal, Spandauer-Kanal, und im Ostgebiet der Elbing-Oberländische-Kanal.

Eisenbahn als Konkurrent

Die Einführung der Eisenbahn brachte, solange sie als Zubringer zu den Wasserstraßen gebaut wurde, keine Beeinträchtigung. Mit dem Augenblick, in dem sie aber den Parallelverkehr mit den Wasserstraßen aufnahm, begann der Niedergang der Schiffahrt. Nur auf einigen natürlichen Flußläufen blieb etwas Verkehr. Kanalpläne waren nicht mehr gefragt. Die Eisenbahn beherrschte auf Jahrzehnte das Verkehrsfeld. Erst in den 70er Jahren, nachdem der Dampfschiffsantrieb sich vervollkommnet hatte, begann man auch mit dem Ausbau der größeren Ströme. Als Musterbeispiel ist die Korrektur der Weser zu nennen. Auch die Ausbauarbeiten auf der Elbe und Oder sowie im Unterlauf der Weichsel bedürfen der Erwähnung. Die Herstellung künstlicher Wasserstraßen, der Kanäle, wurde durch Antiwasserstraßenströmungen im Reichstag wie in der Regierung verzögert. Der Dortmund-Emskanal wurde im Jahre 1890 in Angriff genommen, zu gleicher Zeit erfolgte die Kanalisierung der oberen Oder. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal wurde in den Jahren 1887—1895, der Elbe-Trave-Kanal 1896—1900 erbaut. Der Rhein-Hannover-Kanal entstand dann. Um seine Verlängerung bis zur Elbe — um den sogenannten Mittellandkanal — ist lange und hart gekämpft worden. Die endgültige Verbindung zwischen Rhein und Elbe ist erst im Jahre 1938 fertiggestellt worden.

Damit ist ein Teil der Wasserstraßen, die die Entwicklung besonders typisch in Erscheinung treten lassen, aufgeführt. Sie bilden die Grundlinien des mittel- und osteuropäischen Wasserstraßennetzes, in dem die senkrechten Nord-Süd-Fäden durch natürliche, die waagerechten Ost-West-Fäden durch künstliche und natürliche Wasserzüge dargestellt werden. Die Nord-Süd-Wasserwege sind die Flüsse Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, Dnjestr und Dnjepr.

An Ost-West-Wasserwegen sind drei zu verzeichnen:

1. Die Donau als südlichster, etwas in sich versetzt, über Ungarn und Rumänien ans Schwarze Meer gehend oder in der geplanten Verlängerung über den Oder-Donau-, Oder-Weichsel- und Weichsel-San-Kanal nach dem Dnjestr.

2. der zur Hauptsache künstliche Wasserstraßenzug zwischen Rhein-Weser-Elbe-Bug-Pripet-Dnjepr als mittlere West-Ost-Verbindung, genannt der West-Ost-Kanal.
3. Der Seeverkehrsweg im deutschen Küstengebiet unter Einschluß des Nord-Ostseekanals. Er zählt nicht zum Binnenwasserstraßensystem, ist aber mit ihm organisch verbunden.

Innerhalb dieses Wasserweggerippes bestehen noch ergänzende Verästelungen und Querverbindungen. Daneben sind Lücken erheblicher Art vorhanden, deren Schließung unter Anpassung an die fortschreitende Entwicklung wirtschaftlicher Art notwendig wird. Die Wasserscheide im mittel- und osteuropäischen Raum verläuft von der Donauquelle ausgehend linksseitig der Donau mit Einbiegung in das Maingebiet und nach Böhmen hinein, um nördlich Wiens über die Karpathen verlaufend über das San- und Dnjestr-Quellgebiet nach Norden in die Pripetsümpfe zu stoßen. Für den Anschluß deutscher Wasserstraßen nach Süden und Südosten ist die Wasserscheide ein Hindernis. Ihre Ueberwindung durch Wasserstraßen begegnet technisch keinen besonderen Schwierigkeiten. Die Durchgangsstellen der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen sind in den tiefsten Einsattelungen der Wasserscheide zu finden. Ihre Höhenordinaten schwanken zwischen rd. 140 bis 700 m über dem Ostseewasserspiegel.

Westdeutschland erhält nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals und des Neckar-Donau-Kanals eine durchgehende Verbindung nach dem Südostraum, die sich von der Rheinmündung bis zur Donaumündung erstreckt. Nach Nordwesten stehen Wasserstraßen vollkommenster Art und in großer Zahl im holländischen Gebiet zur Verfügung. Am Rande ist zu bemerken, daß rd. 70 % des gesamten holländischen Verkehrs sich auf den Wasserstraßen abspielt, während in Deutschland nur 25 % zu nennen sind. Bis ins besetzte Belgien hinein reicht ein ununterbrochener Wasserarm. Nach Südwesten und Westen sind als Ausfallstraßen ins französische Gebiet der Rhein-Rhone-Kanal und der Rhein-Marne-Kanal zu nennen. Nord- und Mitteldeutschland streckt seine Verkehrswasserbahn über den geplanten Elbe-Donau- und den im Ausbau begriffenen Oder-Donau-Kanal bis in das Schwarze Meer vor. Ostdeutschland erwartet die Inangriffnahme großer Wasserstraßenpläne.

Hoffnungsvolle Zukunft

Die wichtigsten zukünftigen Wasserstraßen mit ihren Querverbindungen, die, von deutschen Nord- und Ostsee-Häfen ausgehend, der Verbindung nach dem Süden und Südosten über die Donau ins Schwarze Meer mit Anschluß an das Mittelmeer und den Orient dienen, sind folgende:

Von der Nordsee ausgehend:

1. Rotterdam—Rhein—Main—Donau.
2. Bremen—Werra—Main—Donau.
3. Hamburg—Elbe—Donau
   a) Moldau—Wien—Donau
   b) Moldau—Linz—Donau
   c) Elbe—Padubitz—March—Donau.

Von der Ostsee ausgehend:

4. Stettin—Oder—Donau.
5. Danzig—Weichsel—San—Dnjestr.
6. Memel bzw. Königsberg—Oginskikanal—Dnjepr.

Als Querverbindung dieser annähernd Nordwest-Südost verlaufenden Wasserstraßen dienen:

a) der natürliche Lauf der Donau,
b) die West-Ost-Wasserstraße vom Rhein bis zum Dnjepr,
c) die Oder-Weichsel-Verbindung zwischen Oberschlesien über den Oberlauf der Weichsel nach dem Dnjestr.

Als Verbindungen dieses „Wasserherzens" Europas nach dem Mittelmeer dienen der schon bestehende Rhein-Rhone-Kanal, in Zukunft die geplanten Kanäle von der Donau nach Triest und Saloniki. Die Verwirklichung dieser Pläne wäre ein Schritt weiter zur wirtschaftlichen Gesundung und dauernden Befriedung Europas. Die Erreichung dieses Zieles lohnt Mühe und Arbeit, auch hohe Geldausgaben, da neben den materiellen auch ideelle Werte geschaffen werden. Darum gilt auch hier des Führers Wort wie für die Autostraßen: „Fanget an!".

Industrie- und Gewerbeaufbau im Reichsgau Danzig-Westpreußen

Von A. Hübbe, Leiter der Gewerbeförderungsstelle

Die politische Forderung, aus den rückgegliederten Ostgebieten in kürzester Frist wieder deutschen Lebensraum zu gestalten, verlangt die weitgehende Erschließung dieser Gebiete mit deutschen Menschen. In den bevölkerungsmäßig übersetzten industriellen Ballungsräumen West- und Mitteldeutschlands wird jedoch erst dann der „Zug gen Osten" zur Auslösung kommen, wenn die soziale Situation im Osten der des Altreichs angeglichen worden ist. So müssen Wohnungs-, Arbeits- und Erwerbsmöglichkeiten geschaffen werden, um den Neuanzusiedelnden eine gesunde und angemessene Lebenshaltung zu gewähren. Dazu kommt noch, daß auch in entsprechendem Maße für die Befriedigung kultureller Bedürfnisse Sorge getragen werden muß. Ohne die uneigennützige Intervention des Staates ist dieses jedoch nicht möglich, zumal die durch die geringe Verkehrserschließung nicht gerade günstige Wirtschaftsstruktur der Ostgebiete unter der polnischen Mißwirtschaft ohnehin eine Destruktion stärksten Ausmaßes erfahren hat. Um den Rückstand, in dem die neuen deutschen Ostgaue gegenüber den Altreichsgauen sich befinden, aufzuholen und parallel dazu die Umsiedlung von Deutschen aus dem Reiche nach dem Osten durch Verlagerung von Altreichsindustrien, engere Verflechtung der Industrien im Osten mit den des Altreiches usw. in Bewegung zu setzen, sind Gewerbeförderungsstellen in Königsberg, Posen und Danzig vom Herrn Reichswirtschaftsminister ins Leben gerufen worden. Die Wirtschaftsintensivierung und Industrieförderung bezweckt weiterhin, den nachgeborenen Bauernsöhnen, soweit sie nicht in der elterlichen Landwirtschaft Beschäftigung finden, durch industrielle und gewerbliche Durchdringung außerlandwirtschaftliche Erwerbs- und Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen, um dadurch der Abwanderung vom Osten nach dem Westen Einhalt zu gebieten.

Die Tätigkeit der Gewerbeförderungsstellen erstreckt sich auf drei große Gebiete:

1. Entwicklung der Leistungssteigerung innerhalb der vorhandenen Industrie- und Gewerbebetriebe durch Förderung und Beratung,
2. Erweiterung der vorhandenen Betriebsstätten und Ansetzung neuer Betriebe,
3. Förderung der kunstgewerblichen Fertigung und Schaffung eines leistungsfähigen Heimgewerbes.

Die Gewerbeförderungsstelle in Danzig unterstützt durch Fachreferenten auf Grund deren Kenntnis der allgemeinen Wirtschaftsstruktur des Reichsgaues die Unternehmer in allgemeinen fachlichen und organisatorischen Fragen wie durch Mithilfe bei Geländeerschließungen, Bodenuntersuchungen, Standortauswahl, Entwicklung neuer Produktionszweige, durch Mitwirkung bei Eisenbereitstellung für die im Rahmen der Rationalisierung anzuschaffenden Maschinen und Werkzeuge und durch Unterstützung der Betriebsführer bei Verhandlungen mit Behörden, Reichsstellen usw.

Die Betriebsberatung erstreckt sich vorwiegend auf innerbetriebliche Verhältnisse und die für die organisatorische und technische Rationalisierung notwendigen Maßnahmen. Sie erfaßt weiter Arbeitsvorbereitung, Akkordwesen, Kalkulation, Betriebsabrechnung, Betriebsplanung, Fertigung und Fabrikationsprogramm. Durch eingehende technische und kaufmännische Beratung soll die Leistungsfähigkeit der entwicklungsfähigen Betriebe gesteigert werden, um sie möglichst rasch an den Leistungsstand der Altreichsbetriebe heranzuführen und sie für den nach dem Kriege einsetzenden freien Wettbewerb mit der entwickelten Altreichsindustrie gerüstet zu machen. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse dienen dann als Grundlage für in einzelnen Fällen notwendig werdende besondere Förderungsmaßnahmen.

Daß nur Betriebsführern, die sich rückhaltlos für die Weiterentwicklung ihrer Betriebe einsetzen, diese außerordentliche staatliche Hilfe zuteil werden kann, bedarf keiner besonderen Betonung. Die hoheitliche Betreuung der Betriebe, wie sie von verschiedenen Behörden im Rahmen ihrer Zuständigkeitsbereiche durchgeführt wird, wird durch die Existenz der Gewerbeförderungsstelle nicht berührt. In Zusammenarbeit mit allen in Frage kommenden Instanzen wird von der Gewerbeförderungsstelle die Industrieplanung im Reichsgau Danzig-Westpreußen durchgeführt, die als Richtschnur für den kommenden Industrieansatz dienen soll.

In vorstehenden Ausführungen ist versucht worden, soweit es in diesem Rahmen angängig war, die großen Aufgaben darzulegen, die den Gewerbeförderungsstellen gestellt worden sind. Daß diese Aufgaben nur durch verständnisvolle Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen erfüllt werden können, steht außer Zweifel. Es wird deshalb die vornehmste Aufgabe der Gewerbeförderungsstelle in Danzig sein, in kürzester Zeit ein enges Einvernehmen mit Behörden und Betriebsführern herzustellen und zum Gelingen des großen Werkes ihren Teil beizutragen.

Industrieplanung in Danzig-Westpreußen

Von Dr. W. Schulte-Vorhoff, Sachbearbeiter in der Gewerbeförderungsstelle

Im Reichsgau Danzig-Westpreußen steht die Raumordnung unter dem volkstums- und damit allgemeinpolitischen Postulat der Festigung und Mehrung deutschen Volkstums mit dem Endziele, aus dem innerhalb der letzten 20 Jahre stark polnisierten Westpreußenland wieder deutschen Lebensraum mit einer seinen natürlichen Bedingungen und historisch gewachsenen Gegebenheiten entsprechenden eigenständigen Volksordnung zu gestalten. Unter diesem Blickwinkel ist die Raumordnung als die sinnvolle Gestaltung des Raumes für die würdige Lebensentfaltung einer Gemeinschaft von deutschen Menschen auszulegen. Sie ist, so gesehen, gestaltende Arbeit und als solche Dienst am Volke, der jedoch nicht auf die Einordnung menschlicher Lebensäußerungen in den durch bestimmte natürliche Merkmale charakterisierten Raum zielt, sondern in umgekehrter Wendung sich auf die Ausrüstung dieses Raumes für den Menschen richtet.

Die Raumgestaltung ist bei dieser Sinngebung eine totale, d. h. sie berührt alle Lebensgebiete, auf denen sich menschliche Regsamkeit äußert. Eines von diesen Lebensgebieten bildet die Wirtschaft, in der wiederum die industrielle Tätigkeit einen nicht unbedeutenden Sektor einnimmt. Seine Gestaltung für eine Arbeitsgemeinschaft der Menschen soll mit Industrieplanung bezeichnet werden. Diese ist somit als ein Glied der Gesamtwirtschaftsplanung anzusehen. Gesamtwirtschafts- und Industrieplanung bilden in vertikaler Gliederung Teilgebiete der Raumordnung und stehen als solche mit der Raumordnung unter der gleichen Sinnbestimmung. In diesem Zusammenhang muß die Industrieplanung ihre Aufgabe darin sehen, die Industrien unter Berücksichtigung aller durch Natur und Lage des Raumes sowie durch dessen Siedlungsdichte gegebenen Voraussetzungen so art- und mengenmäßig in das bestehende Wirtschaftsgefüge einzuflechten, daß eine gesellschaftliche Ordnung entsteht, in der eine gesunde und angemessene Lebenshaltung mit der Möglichkeit der Entwicklung einer eigenständigen Kultur gesichert ist.

Für die Industrieplanung ist es hierbei unumgänglich, in der Auseinandersetzung mit den wirtschaftlichen Bedingungen des Raumes die Proportionen zu erkennen, die das Verhältnis der einzelnen Wirtschaftszweige wie aber auch — speziell im industriellen Sektor — der ansatzmöglichen Industriearten zueinander optimal bestimmen. Nicht nur die wirtschaftliche Struktur des Raumes, sondern auch sein Bevölkerungsbild steht zu diesen Proportionen in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnis. Die Abhängigkeit erstreckt sich auf die Quantität der Bevölkerung wie auf deren soziale Situation und geistige Entwicklung. Zur Begründung des zuletzt Angeführten sei hier ein (negatives) Beispiel von H. Fromm zitiert („Der Wirtschafts-Ring", Jg. 1941, Nr. 4 und 5), das, obwohl es — abstrahierend von der gegebenen Wirklichkeit — extrem in seiner Konstruktion ist, dennoch sehr treffend spricht: „Eine Gemeinde beispielsweise, die nur aus gleichartigen Handwerkern oder gleichartigen Bauern besteht, die aus gleichen beruflichen Sorgen, aus gleichen gewerblichen Aufgaben und aus gleichen Einkommensverhältnissen naturgemäß auch gleiche Fertigkeiten, gleiche Anregungen, gleiche Hoffnungen und Ziele schöpfen, wird immer der Gefahr geistiger Inzucht und allgemeiner Stagnation ausgesetzt sein."

Fehler der liberalen Standortlehre

Beim Reichsgau Danzig-Westpreußen handelt es sich um einen Wirtschaftsraum, dessen Grundstruktur im wesentlichen ländlichen Charakter trägt. Er beheimatet 2 270 534 Menschen. Von diesen sind 1 238 569 mit 903 014 landwirtschaftlichen Berufsangehörigen zur Landbevölkerung zu rechnen. Nur rd. 120 000 Menschen sind in der Industrie beschäftigt. Sie verteilen sich auf 1 612 Betriebe. Diese sind zum überwiegenden Teil (70 v. H.) der Land- oder Forstwirtschaft verwandte Betriebe und sind als solche rohstofforientiert. Trotz der günstigen Verkehrslage hat sich im Reichsgau nur in bescheidenen Ausmaßen eine absatzorientierte Industrie entwickelt. Diese hat ihren Standort in den Hafenstädten an der Ostseeküste oder in den Städten an der Weichsel. Die Ursache des Mißverhältnisses zwischen rohstoff- und absatzorientierter Industrie ist in der liberalen Standortlehre zu suchen, nach der für die Wahl des Standortes das Vorhandensein der Grundstoffe Kohle und Eisen entscheidend war. So mußte der Osten während der industriellen Entwicklungsperiode zwangsläufig leer ausgehen, da sein Boden nicht mit diesen Schätzen gesegnet war. Der in dieser Hinsicht von der Natur bevorzugte Westen errang einen Vorsprung, der mit der Heranbildung von technisch hochwertigen Arbeitskräften immer größer wurde. Als die Verkehrsentwicklung die bis dahin herrschenden Standorttheorien entthronte, besser gesagt, einer Korrektur unterzog, fehlten im Osten die qualitativen Facharbeiter. Folge davon war, daß der Osten als Industriestandort weiter gemieden wurde. Auch unter dem polnischen Regime trat keine wesentliche Änderung ein, es sei denn die, daß die wenigen bestehenden Industriebetriebe, soweit sie in deutschem Besitze waren, aus politischer Willkür in ihrer Entwicklung gehemmt, wenn nicht gar geschlossen oder durch Boykott zugrunde gerichtet wurden. So wurde dann mit der Rückgliederung der Ostgebiete eine Wirtschaft übernommen, die alles andere als günstig strukturiert war.

Der Verkehr

Die heutige wirtschaftliche Situation in den neuen deutschen Ostgauen bedarf einer umfassenden Neuordnung. Da das Schwergewicht in der Standortwahl sich dank der ungeheueren Entwicklung der Verkehrstechnik von der Orientierung nach Kohle und Eisen mehr auf die Absatzorientierung verlagert hat, haben sich die Vorbedingungen für die gewerbliche Durchdringung des Ostens und hier ganz besonders des jetzigen Reichsgaues Danzig-Westpreußen grundlegend geändert. Der gewaltige Naturstrom der Weichsel, der nach seiner Kanalisierung und durch den Bau

von Verbindungskanälen das Schwarze Meer mit der Ostsee, den Rhein mit dem westrussischen Flußsystem zusammenschließen wird, bietet alle Voraussetzungen für die Entwicklung von absatzorientierten Industriezweigen. Hinzu kommen noch die Verkehrslinien der Reichsbahn, die, von Westen nach Osten verlaufend, die von der Weichsel gebildete Nord-Südverkehrsachse durchschneiden. Weichsel und Eisenbahnlinien bilden ein Verkehrskreuz, das, wenn es auch zunächst noch zum großen Teil eine Zukunftsaufgabe ist, den Danzig-Westpreußischen Raum für die Entfaltung eines regen gewerblichen Lebens prädestiniert. Der gewerblichen Entfaltung kann jedoch nicht freier Lauf gelassen werden. Die während der Bildung der industriellen Ballungsräume in West- und Mitteldeutschland gemachten Erfahrungen sowie die politische Aufgabe, die dem Neuaufbau im Osten gestellt worden ist, macht die Lenkung der industriellen Entwicklung zwingend.

Diese Lenkung kann jedoch erst erfolgen, wenn die Vorstellung von einem ganz bestimmten Wunschbild besteht. Ohne genaue Kenntnis des Ist's ist die Vorstellung von dem Soll nicht möglich, d. h. aus der Analyse des Ist's resultieren erst die Erkenntnisse, die für die Vorstellung vom Soll unerläßlich sind und daher bei der Wunschbildfindung nicht unberücksichtigt bleiben können, sofern nicht durch Abstraktion von der gegebenen Wirklichkeit in deduktiver Vorgehensweise wirklichkeitsfremd geplant werden soll. Um also zu einer Vorstellung vom Soll zu gelangen, muß zunächst der Ist-Zustand erfaßt und durch eine auf das zu entwerfende Wunschbild ausgerichtete und durch klare Übersichtlichkeit prädestinierte Darstellungsmethode gegliedert werden. Diese ist in dem Bestandsplan gefunden worden, der der industriellen Struktur optische Einsehbarkeit verleiht. Der Bestandsplan als solcher bildet das Endresultat der Bestandsaufnahme.

Im Mittelpunkt der Bestandsaufnahme steht der Betrieb, der die kleinste wirtschaftliche Produktionseinheit darstellt. Er wird im wesentlichen bestimmt durch:

a) Industrieart, der er angehört,
b) Beschäftigtenzahl und
c) Ausnutzungsgrad.

Zu a) Für die Unterteilung der Industriebetriebe nach Industriearten sind unter Berücksichtigung der hiesigen Industrieverhältnisse folgende 10 Gruppen gewählt worden:

1. Eisen-, Stahl-, sonstige Metallerzeugung- und Vorarbeitung, Maschinen- und Fahrzeugbau,
2. Elektroindustrie,
3. Holzbearbeitende und -verarbeitende Industrie
   a) Sägeindustrie,
   b) Möbelindustrie,
4. Textilindustrie,
5. Lederindustrie,
6. Papierindustrie,
7. Chemische Industrie,
8. Steine
   a) Kunststeine,
   b) Natursteine,
9. Erden,
10. Nahrungsmittelindustrie.

Zu b) Es ist bekannt, daß die Beschäftigtenzahl in ihrer absoluten Höhe als charakterisierendes Merkmal eines Betriebes nur quantitative Vorstellungen ermöglicht. Da jedoch die Bestandsaufnahme im Hinblick auf das zu gestaltende Wunschbild nur dann ihren Zweck erfüllt, wenn in ihr das Prinzip der Übersichtlichkeit bewahrt bleibt — eine lediglich listenmäßig-statistische Erfassung wäre sonst vorzuziehen —, muß sich die Bestandsaufnahme zumindest in ihrer optisch graphischen Darstellung auf dem Bestandsplan bei der Erfassung der Beschäftigten auf die Wiedergabe absoluter Zahlen beschränken. Auf die an und für sich wichtige Differenzierung der Beschäftigten etwa nach Altersklassen und Geschlechtszugehörigkeit muß daher beim Entwurf des Bestandsplanes zunächst verzichtet werden.

Zu c) Unter Ausnutzungsgrad ist hier das Verhältnis der gegenwärtigen Produktionsmenge eines Betriebes zu seiner höchstmöglichen Produktionsmenge, die er unter optimaler Ausnutzung der vorhandenen Betriebsanlagen erreichen kann, zu verstehen.

Die vorerwähnten drei für die Bestimmung eines Betriebes erforderlichen Merkmale müssen durch die Bestandsaufnahme für jeden einzelnen Betrieb zunächst listenmäßig erhoben und dann durch ein besonderes statistisches Aufbereitungsverfahren so kombiniert werden, daß die Anfertigung des Bestandsplanes lediglich die direkte Umsetzung der Kombinationsresultate in die graphische Form darstellt. Sc entsteht der Bestandsplan, der nunmehr die Analyse der bestehenden industriellen Struktur ermöglicht.

Das Industrie-Wunschbild

Mit dem Entwurf des Bestandsplanes ist nun die Voraussetzung für die Anfertigung des Industrie-Wunschbildes geschaffen worden. In diesem werden zunächst die Erweiterungs- und Aufbaupläne, die bereits in einem großen Teil der vorhandenen Betriebe bestehen, berücksichtigt. Sie werden durch eingehende Befragungen der Betriebsführer sowie durch Besichtigungen der von diesen geleiteten Betrieben festgelegt, auf die für die Zukunft erwünschte Wirtschaftsstruktur ausgerichtet und in das Wunschbild eingeordnet. Das Wunschbild baut sich in seiner methodischen Entwicklung auf dem Bestandsplan auf und wird wie dieser graphisch dargestellt, so daß es auf Grund seiner klaren Übersichtlichkeit in der Darstellungsweise selbst für den Laien ein leichtes sein wird, sich in Kürze einen Überblick über das zukünftige Bild der industriellen Struktur in unserem Reichsgau zu verschaffen. Nach der Einordnung der von den Betriebsführern geplanten Erweiterungen in das Wunschbild werden nunmehr die Möglichkeiten für den Ansatz zusätzlicher Industrien geprüft, wobei die von den neben der Industrieplanung sonst nach raumgestaltenden Kräften entworfenen Plänen zugrunde gelegt werden müssen. Es sei hier nur an die bereits bestehenden Neusiedlungs-, Verkehrs- und Pläne für die Versorgung mit Energien erinnert. Die Prüfungsergebnisse werden ebenfalls in das Wunschbild durch Verwendung graphischer Darstellungen eingegliedert. Die Einzelheiten, die zum Entwurf sowohl des Bestandsplanes als auch des Wunschbildes geführt haben, die hierbei entwickelte Methode sowie die Erklärung des Bestands- und Wunschbildplanes selbst bleiben einem späteren Bericht vorbehalten.

Keine staatliche Berufsausbildung

Erklärungen zum Berufsausbildungsprogramm Ost

Telefonischer Bericht unseres Mitarbeiters Rudolf Schimmig, Posen

Das Berufsausbildungsprogramm Ost, das am Mittwoch, den 24. September, nachmittags durch den Leiter der Sonderabteilung „Berufserziehung und Leistungssteigerung" im Reichswirtschaftsministerium Professor Dr. Arnhold in Posen verkündet wurde, ist nicht allein für den Warthegau, sondern auch für den Reichsgau Danzig-Westpreußen von weittragender Bedeutung; denn die vom Reich und der Wirtschaft zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von 15 Millionen Reichsmark stehen den gesamten Ostgebieten je nach den vorhandenen Erfordernissen zur Verfügung. Durch das Förderungsprogramm des Reiches ist keineswegs — so betonte Professor Dr. Arnhold ausdrücklich — die Verstaatlichung der Berufsausbildung beabsichtigt. Die Initiative der Betriebsführer auf dem Gebiete der Berufsausbildung soll in keiner Weise beeinträchtigt werden, ebenso wie den Betriebsleitern auch nicht die Verantwortung für die Heranbildung des Nachwuchses abgenommen werden soll. Die staatliche Förderung will im wesentlichen nur da helfend eingreifen, wo auch der beste Wille aus der mangelnden eigenen Kraft versagen muß. Das gilt insbesondere für die kleinen Betriebe, die nicht zur Errichtung von Lehrlingsheimen und Lehrlingswerkstätten in der Lage sind. Hier sollen durch die staatliche Förderung Gemeinschaftseinrichtungen dieser Art geschaffen werden.



Vor einem Kreis aus Partei, Wehrmacht und Wirtschaft wurde in Posen das Berufsausbildungsprogramm Ost verkündet

Foto Ostpressebild

Von wesentlicher Bedeutung für die Heranbildung eines fachlich geschulten Nachwuchses ist die Bestimmung, daß für die Dauer von zwei Jahren innerhalb des Fünfjahresprogramms Zuschüsse zu den üblichen Erziehungsbeihilfen gegeben werden können. Dadurch wird der Anreiz, der Jugend eine fachliche Ausbildung zu geben, bedeutend verstärkt, denn viele Familien der Ostgebiete sind auf einen sofortigen Verdienst der Jugend nach ihrer Schulentlassung angewiesen. Eine mehrjährige Ausbildungszeit ist für sie finanziell nur schwer tragbar. Es wurden daher die Schulentlassenen in die sofort Verdienst bringenden Stellen ungelernter oder höchstens angelernter Arbeitskräfte gedrängt. Durch die Sonderbeihilfen, die aus dem 15-Millionen-Fonds des Berufsausbildungsprogramms Ost zur Verfügung gestellt

werden können, wird den betreffenden Familien ein gewisser finanzieller Ausgleich geboten, so daß keine wesentlichen Schwierigkeiten mehr bestehen, der schulentlassenen Jugend eine fachliche Ausbildung zuteil werden zu lassen. So ist durch das



Prof. Dr. Arnhold Foto Ostpressedienst
bei seiner programmatischen Rede in Posen

Berufs-Ausbildungsprogramm Ost die Möglichkeit gegeben, die vorhandene befähigte Jugend in stärkerem Maße als bisher zu erfassen und sie zu vollwertigen Arbeitskräften auszubilden. Das nach dem Krieg beginnende große Ostaufbauprogramm bedarf dringend eines fachlich gut durchgebildeten und dem Altreichsstand gleichwertigen Kräftezuwachses. Bei dem größeren Kinderreichtum der Ostgebiete wird auch aus der Durchführung des Berufsausbildungsprogramms für die spätere Zukunft die Entwicklung des Ostens zu einer Art Reservoir von hochwertigen Arbeitskräften für den Bedarf des Altreiches erwartet.

Eine Ausweitung der Ausbildungsmöglichkeiten für den jugendlichen Nachwuchs wird auch durch die Errichtung von Lehrlingsheimen gegeben. Denn bei der Knappheit des Wohnraumes in den Ostgebieten hat bisher die Frage der Unterbringung der Lehrlinge eine nicht unbedeutende Rolle gespielt, besonders in dem Falle, wo in der Kleinstadt eine ordnungsgemäße fachliche Ausbildungsmöglichkeit nicht vorhanden ist und den Jugendlichen nur eine Lehrstelle außerhalb des Orts zur Verfügung steht. Hierbei hat neben der Kostenfrage auch die Sorge um die Unterbringung mitunter das Vorhaben vereitelt.

Es ist das erste Mal, daß vom Staat umfangreiche geldliche Mittel für die Förderung der Berufsausbildung zur Verfügung gestellt werden. Den deutschen Ostgebieten ist damit die verantwortungsreiche Aufgabe gestellt worden, im fachlichen Erziehungswesen zum Vorbild für die weitere Entwicklung zu werden. Es soll hier im Osten gewissermaßen das Fundament für den kommenden größeren Aufbau auf dem Gebiete des beruflichen Erziehungswesens gelegt werden. Die Erfüllung der gestellten Aufgabe wird wesentlich mit zur Festigung der wiedergewonnenen deutschen Ostgebiete beitragen.

Im Warthegau erhofft man nach der Verkündung des Ausbildungs-Programms Ost eine wesentliche Erhöhung der Einstellungsanträge von Lehrlingen. Nach dem Stande vom 30. Juni 1941 waren im Regierungsbezirk Posen in die Lehrlingsrolle 270 kaufmännische und rund 120 gewerbliche Lehrlinge eingetragen. Zum gleichen Termin lagen rund 360 Anträge auf Einstellung als Kaufmannslehrlinge und 350 als gewerbliche Lehrlinge vor. Die Prüfung wurde im Regierungsbezirk Posen von 55 Kaufmanns- und etwa 50 gewerblichen Lehrlingen abgelegt.

Mit den durch das Berufs-Ausbildungsprogramm Ost geschaffenen Erleichterungen wird sich ohne Frage der Drang zur fachlichen Ausbildung in den gesamten deutschen Ostgebieten erheblich verstärken.

Aus dem Kammerbezirk Thorn

100 Jahre C. B. Dietrich

Am 1. Oktober 1941 kann die Firma C. B. Dietrich & Sohn G. m. b. H., Thorn, auf 100 Jahre ihres Bestehens zurückblicken. Die Jubilarin wurde im Jahre 1841 von dem Thorner Nagelschmiedemeister Carl Benjamin Dietrich gegründet, der sich zunächst mit der handwerklichen Herstellung eiserner Schmiedewaren befaßte, bis der ungleiche Wettbewerb gegen die maschinell hergestellten Industrieerzeugnisse aus dem westfälischen und oberschlesischen Revier zu einer Umstellung des Betriebes auf den Handel mit diesen Erzeugnissen zwang. So wurde der Nagelschmiedemeister zum Eisenhändler, dem gelegentliche Rückschläge in diesem für ihn neuen Geschäftszweig nicht erspart blieben. Sein im Jahre 1876 in die Firma eingetretener Sohn Emil Dietrich, dessen Wirken wir in der „DWZ" vom 1. November 1940 ausführlich gewürdigt haben, meisterte jedoch nicht nur alle — zum Teil mit Ausfällen im russischen Grenzgeschäft zusammenhängenden — Schwierigkeiten, sondern führte auch den Uebergang vom Einzelhandel zum Großhandel durch. Im Großhandel mit Eisen, Eisenwaren, Röhren und Baustoffen fand dann die Firma C. B. Dietrich & Sohn G. m. b. H. — inzwischen in eine Gesellschaft umgewandelt und durch Eintritt der Deutscher Eisenhandel A. G. für die immer größer werdenden Aufgaben gestärkt — ihre eigentliche Bedeutung. Ihr Absatzgebiet dehnte sich bis nach Ostpreußen und Posen aus; daneben wurde auch das Einzelhandelsgeschäft noch weiter betrieben.

Als in Auswirkung des Versailler Diktates das deutsche Weichselland zu Polen geschlagen wurde, befand sich das Thorner Unternehmen auf der Höhe seiner Entwicklung. Es stützte sich auf einen treuen Abnehmerkreis von Händlern und eisenverarbeitenden Verbrauchern in immer weiter gestecktem Umkreis und wurde wegen seiner Zuverlässigkeit in gleicher Weise bei den Behörden und Lieferwerken geschätzt. Nun wurde das mit der Provinz Westpreußen seit Jahrzehnten verbundene Großhändlerhaus von den Schlägen polnischer Willkür in ihrer ganzen furchtbaren Härte getroffen. Der Beschlagnahme der Warenvorräte folgten mit allen Demütigungen verbundene, fadenscheinig begründete Prozesse, Verhaftungen und Schikanen jeder nur möglichen Art, so daß die Firma C. B. Dietrich & Sohn nach Verlust ihres gesamten Kapitals und des wertvollen Grundbesitzes im Jahre 1931 ihre Liquidation beschließen mußte. Damit schien das Schicksal der Firma für immer besiegelt.

Der Siegeszug der deutschen Truppen und die Befreiung der alten Weichsel- und Hansestadt Thorn vom polnischen Joch schufen die Voraussetzungen für die am 16. 1. 1940 erfolgte Wiedereröffnung der Firma in ihren alten Betriebsräumen. Im Zuge dieses Neuaufbaues, der bereits zu beachtlichen Erfolgen geführt hat, wurde in Anapssung an die heute geltende Wirtschaftsauffassung auf die Wiedereröffnung des Einzelhandelsgeschäftes verzichtet und dafür der Großhandel in Sanitären Artikeln aufgenommen. Dem Urenkelsohn des Begründers aber, Herrn Hellmut Wagner, der heute an der Spitze des Unternehmens steht, ist es vergönnt, die Tradition fortzuführen und das altehrwürdige Großhandelshaus einer neuen stetigen Entwicklung zuzuführen.

Niederschlesische Aussichten

Von Dr. Martin Meister, Breslau

Vom 25. bis 31. August 1941 war Breslau Schauplatz der großen V. Sommerkampfspiele der Hitler-Jugend. Dies Ereignis gestaltete sich zu einem wirklichen Fest, an dem die ganze Stadt teilnahm. Ihre besondere Note erhielt die große Sportveranstaltung der Jugend durch die Teilnahme der ausländischen Sportjugend, die aus den meisten europäischen Ländern entweder Mannschaften entsandt hatte, oder durch einzelne Sportführer vertreten war. Namentlich die Länder des Südostens, wie Bulgarien, Kroatien, Rumänien, Slowakei und Ungarn, außerdem aber auch der Norden und Süden Europas hatten die Auslese ihrer Sportjugend nach Breslau entsandt; sogar eine japanische Jugendführerin war anwesend. Auf Grund der mustergültigen Ausführung der Sommerkampfspiele durch Gau und Stadt und wegen der vorbildlichen Sportanlagen Breslaus werden die Kampfspiele der Hitler-Jugend im Jahre 1942 wieder in Breslau stattfinden. Der bei solchen großen Veranstaltungen einsetzende lebhafte Verkehr und Fremdenbesuch bedeutet natürlich auch wirtschaftlich einen wesentlichen Vorteil für die Stadt. Breslau hat in derartigen Volksfesten bereits eine Tradition gebildet, wenn man an das großdeutsche Sängerfest von 1936 und an das Turnerfest von 1937 denkt. Nach dem Willen des niederschlesischen Gauleiters, Pg. Hanke, soll Niederschlesien und seine Hauptstadt im Zuge der immer weiter nach Osten vorrückenden deutschen Kolonisation sich darauf einstellen, dem Pionier im Osten nach kurzer Reisestrecke alles das zu bieten, was er in dem neubesiedelten Land an Gütern des kulturellen Lebens, an Orten der Erholung und Entspannung, an Plätzen des Sommer- und Wintersportes, an Erholungsheimen und Heilquellen entbehrt. Der Fremdenverkehr steht also vor angenehmen Möglichkeiten.

Breslau zeigt ein vielseitiges Gesicht. Zu der Stadt der Volksfeste kommt die Stadt der Wissenschaft mit der Universität und Technischen Hochschule, die regsame Handelsstadt und nicht zuletzt die Industriestadt Breslau. Eine sehr vielseitige verarbeitende Industrie hat sich hier angesiedelt. Die größte Beschäftigtenzahl weist die Maschinenindustrie auf, die heute mit einem hohen Grad von Kapazitätsausnutzung arbeitet. Sehr bedeutend ist der Schlepperbau, der in Breslau durch ein führendes Unternehmen vertreten ist. Es ist die vor fünf Jahren von den Linke-Hofmann-Werken abgezweigte „Famo-GmbH." Das Werk baut für das In- und Ausland verschiedene Schleppertypen und zwar ebenso Radschlepper, wie die für schwieriges Gelände geeigneten Raupenschlepper. Neuerdings verlegt sich die Firma besonders auf Schlepper mit Gasgeneratorenantrieb, die ebenso für Holz-, wie Torfvergasung geeignet sind. Auf der Wiener Messe wurden die neuen Muster bereits gezeigt. Eine Ausfuhr von Traktoren fand in letzter Zeit nach Italien, den nordischen Ländern und dem Balkan statt. Auch herrscht die größte Nachfrage nach Motorprüfstandanlagen, wie nach Kontaktöfen für die chemische Industrie.

Weiter ist in Breslau die Waggonindustrie zuhause, die besonders von den Linke-Hofmann-Werken AG. vertreten wird. Dieses bekannte Unternehmen arbeitet natürlich größtenteils für die Reichsbahn. Zur Zeit läuft die Herstellung einer Reihe von Serien von Reichsbahn-Güterwagen, aber auch von Wagen für die Privatwirtschaft, insbesondere den Bergbau. Im nächsten Jahre laufen größere Reichsbahnaufträge auf Personenwagen an. Nach dem Beginn des Feldzuges im Osten wurde ein sowjetischer Auftrag von 230 Großkastenkippern mit 55 bis 60 cbm Fassungsvermögen, von denen einer auf der diesjährigen Breslauer Messe allgemeine Bewunderung erweckte, hinfällig. Ein Teil der bereits hergestellten Großkipper wurde in ein anderes Ausland geliefert, ein Teil für die Inlandswirtschaft freigegeben, um Transportaufgaben in den besetzten Ostgebieten zu dienen.

Der Bau von Motor- und Dampfstraßenwalzen, sowie von Feldbahnlokomotiven und Feld- und Kleinbahnwagen liefert für den einheimischen Straßenbau und die Zuckerindustrie und bedient ferner die im Generalgouvernement im Gange befindlichen Aufbauarbeiten mit den maschinellen Betriebshilfsmitteln. Bedeutungsvoll ist es, daß sich der Saisoncharakter dieses Herstellungszweiges völlig verloren hat, da die Durchführung der öffentlichen Arbeiten immer weniger von der Jahreszeit abhängig ist.

Das landwirtschaftliche Niveau

Die niederschlesische Landwirtschaft ist ein fast ebenso wichtiger Teil der Wirtschaft wie die Industrie, besonders wenn man die landwirtschaftlichen Industrien mit der Bodenerzeugung in Verbindung bringt. Mit dem Herannahen des Herbstes beginnt in den Mälzereien die Verarbeitung der diesjährigen Gerste und etwas später in den Zuckerfabriken die Rübenkampagne. Die Witterungsverhältnisse haben auf die Ernte und besonders auf die Qualität des Erntegutes natürlich einen maßgeblichen Einfluß. Die Eigenart der Witterung in diesem Sommer brachte Schlesien viel Regen und dies hat dem Material geschadet. Die Gerste besitzt einen verhältnismäßig hohen Wassergehalt, wodurch besondere Maßnahmen zur Trocknung notwendig werden. Immerhin liegt die Qualität der schlesischen Gerste doch erfreulicherweise über dem Reichsdurchschnitt, so daß ihr Absatz, wie alljährlich, nach dem übrigen Reich, besonders nach Sachsen, Bayern und Berlin gesichert ist. Freilich handelt sich es nicht nur um eine Qualitätsminderung, sondern auch um eine nicht unwesentliche Ertragsminderung je Hektar. Auch bei der Zückerrübe hat der kalte Sommer das Wachstum und vor allem die Zuckerbildung zurückgehalten. Der Beginn der Kampagne wird in diesem Jahr einige Wochen später liegen. Die bisherigen Laboratoriumsprüfungen ergaben zum Teil einen unter dem Durchschnitt liegenden Zuckergehalt der Rüben. Dazu kommt das bisher geringe Wachstum, so daß auch der gewichtsmäßige Ertrag voraussichtlich hinter früheren Jahren zurückbleiben wird.

Neue Arbeitskammer in Oberschlesien

In Oberschlesien schreitet die Aufbau- und Organisationsarbeit rüstig vorwärts. Unlängst berief der oberschlesische Gauleiter Bracht den Senat der Arbeitskammer Oberschlesien. Die Arbeitskammer Oberschlesien verfügt als erste Arbeitskammer über drei Unterkammern, nämlich die Unterkammer „Wohnungswesen", die Unterkammer „Berufserziehung und betriebliche Führung" und die Unterkammer „West-Ostgefälle". Die letztgenannte Unterkammer, deren Einrichtung ganz und gar auf die besonderen Verhältnisse Oberschlesiens zugeschnitten ist, hat die Aufgabe, der von sozialem und kulturellem Standpunkt aus im neuen Großdeutschen Reich einfach unerträglichen Abstufung der Lebenshaltung, der Löhne, des Wohnungswesens und anderer Lebensverhältnisse mit dem herkömmlichen Absinken von Westen nach Osten ein Ende zu machen. Wie der Gauleiter-Stellvertreter und Leiter der DAF in Oberschlesien, Hoffmann, feststellte, muß eine grundlegende Regelung der Preis- und Lohnfrage in Oberschlesien erfolgen und ebenso die Wohnungs- und Kulturfrage eine Lösung finden. Zum Leiter der Unterkammer „West-Ostgefälle" wurde Generaldirektor Berve von der Schaffgotsch GmbH. ernannt, der gleichzeitig Präsident der Industrie- und Handelskammer in Oppeln ist. Zur Pflege der Kultur in Oberschlesien wurde die „Stiftung Oberschlesien" errichtet, deren Aufgabe es sein soll, alle Kräfte und Mittel auf das Ziel auszurichten, Oberschlesien zu einem blühenden Kulturgau zu gestalten. Die Wirtschaft ist aufgefordert worden, sich der neuen Aufgabe auf kulturpolitischem Gebiet in Oberschlesien nicht zu entziehen und sie hat, wie von maßgeblicher Seite festgestellt wurde, ein Verständnis bewiesen, das den Erfolg mit sichern hilft.

Strategie der Verpflegung

Zum Besuch eines Verpflegungslagers der Wehrmacht

Die Fähigkeit zu organisieren hat gute und schlechte Seiten. Man hat uns Deutsche im Ausland oft wegen dieser Eigenschaft bewundert, man hat uns aber auch manches Mal deshalb ein wenig verspottet. Tatsache ist, daß wohl in keinem Lande der Welt die Organisation in einem Maße betrieben worden ist wie in Deutschland.

Wohl niemals zuvor hat diese Fähigkeit des Deutschen, zu organisieren, eine größere Bewährungsprobe ablegen müssen als gerade heute, wo sich unser Vaterland im gewaltigsten Befreiungskampf seiner Geschichte befindet. Undenkbar wäre die Sicherstellung der Volksernährung ohne die organisatorische Leistung der Lebensmittelbewirtschaftung, undenkbar wäre das Ausmaß der deutschen Rüstung und die Umstellung der Industrie auf die Kriegswirtschaft ohne eine bis ins einzelne gehende durchdachte Organisation, und undenkbar wäre die Erhaltung der Leistungskraft unserer Wehrmacht ohne die gigantische organisatorische Bewältigung des Nachschubes an Ausrüstung und Verpflegung. Gerade der Ostfeldzug hat die Bedeutung eines zuverlässigen Nachschubsystems herausgestellt.

Der Führer schmiedete dem deutschen Heer nicht nur die besten Waffen der Welt, sondern sorgte auch dafür, daß der Soldat nichts entbehren muß, was zur Erhaltung seiner körperlichen Widerstandskraft notwendig ist. Es ist eine alte soldatische Weisheit, daß der Sieg nicht nur an die Qualität der Waffen gebunden ist, sondern auch von dem Geist der Truppe abhängt, und daß dieser Geist nicht dauernd über einen Körper befehlen kann, dessen Magen leer ist.

Überblickt man die von der deutschen Wehrmacht getroffenen Maßnahmen, um die Ernährung der Truppe sicherzustellen, so kann man geradezu von einer Strategie der Verpflegung sprechen. Ähnlich wie im ganzen Reich Waffen und Munition für die Truppe zur Verfügung gehalten werden, breitet sich auch ein Netz von Verpflegungslagern aus, in denen die benötigten Lebensmittelmengen zum jederzeitigen Abruf bereitgehalten werden.

In engster Zusammenarbeit mit dem Reichsnährstand wird den Verpflegungslagern alles zugeführt, was für die Ernährung der kämpfenden Armeen erforderlich ist. Hinter dem unscheinbaren Namen „Verpflegungslager" verbirgt sich eine organisatorische Leistung ungeahnten Ausmaßes. Die Umschlagsmenge eines mittleren Verpflegungslagers übertrifft bei weitem den Umsatz eines größeren Exporthandelshauses.

Die Leistung eines Verpflegungslagers erstreckt sich einerseits auf die Beschaffung der Lebensmittel, zweitens auf die Lagerung und Überwachung der Lebensmittel, und drittens auf ihre Beförderung zur Truppe. Schon im Frieden befaßt sich das Verpflegungslager mit der Stapelung aller derjenigen Lebensmittel, die bei einer etwaigen Mobilmachung benötigt werden. Im Kriegsfalle soll die Verpflegung zunächst aus den in Feindesland vorhandenen Beständen erfolgen, und erst wenn dies nicht möglich ist, treten die Verpflegungslager in Funktion.

Jedem Verpflegungslager ist ein bestimmtes Gebiet zugeordnet, in dem neben dem Verpflegungslager selbst mehrere Zweigstellen unterhalten werden, das heißt, es werden nicht alle Produkte an einem Ort gelagert, sondern es wird je nach den Lager- und Anlieferungsmöglichkeiten die Verteilung vorgenommen. Von den Mengen, die in einem einzigen Verpflegungslager zur Einlagerung kommen, kann man sich vielleicht einen Begriff machen, wenn man erfährt, daß für diesen Zweck bis zu 50 Speicher benötigt werden. Bei den heutigen Massenheeren ist der Bedarf an Lebensmitteln ein ganz gewaltiger. Man stelle sich einmal vor, was ein Soldat im Laufe des Tages benötigt, um richtig verpflegt zu sein, und multipliziere dieses dann mit 10 000, mit 100 000 oder gar mit 1 Million.

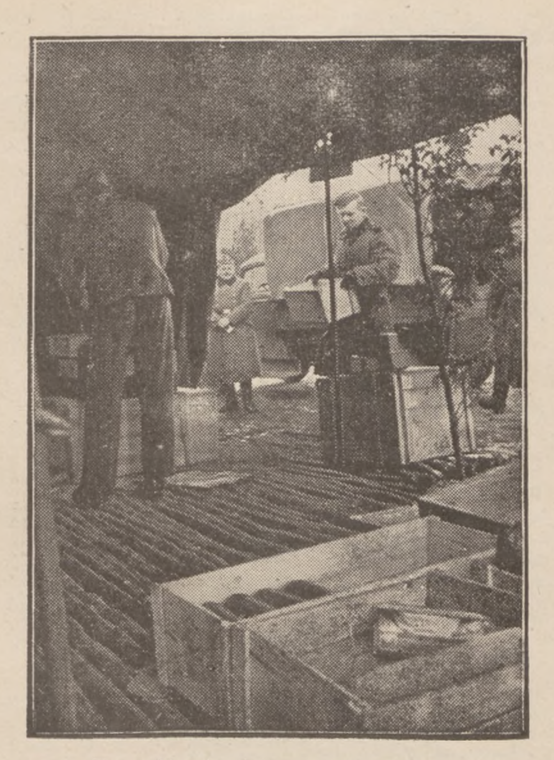
Daß die Beschaffung der landwirtschaftlichen Produkte in Zusammenarbeit mit dem Reichsnährstand vorgenommen wird, ist eingangs bereits angeführt worden. Darüber hinaus sind jedem Verpflegungslager eine Anzahl von großen, leistungsfähigen Lebensmittelfirmen zugeteilt, von denen die weiteren benötigten Lebensmittel bezogen werden. Nach einem festumrissenen und detaillierten Plan werden die einzelnen Sendungen von den Firmen abgerufen. Fast täglich treffen diese Sendungen per Bahn, mit Lastzug oder auch auf dem Schiff in den Verpflegungslagern ein und müssen hier schleunigst ausgeladen und auf Lager genommen werden. Hierbei erfolgt eine gewissenhafte Untersuchung der eintreffenden Lebensmittel auf ihre Beschaffenheit hin. Ein Verpflegungslager arbeitet mit verschiedenen Instituten, wie eine Veterinäruntersuchungsstelle, einer chemischen Untersuchungsstelle u. a. Einrichtungen zusammen.

Lebensmittel erfordern ganz allgemein eine luftige, kühle und trockene Lagerhaltung. Die Lagerräume sind dementsprechend ausgewählt und eingerichtet. So herrscht in ihnen



Die „Fettlücke" gibt's beim deutschen Frontsoldaten nicht

Schweineauftrieb in einem Schlachthof



Ein Abnahmelager an der Front

beispielsweise niemals die volle Tageshelligkeit; die Fenster haben einen Farbanstrich erhalten, um die eingelagerten Lebensmittel vor der Sonnenbestrahlung zu schützen. Es ist einfach an alles gedacht worden, sogar die „etatsmäßige Lagerkatze" fehlt nicht, um Eindringlinge aus der schädlichen Tierwelt fernzuhalten. Zur Frischhaltung leichtverderblicher Lebensmittel steht ein Kühlhaus zur Verfügung. Wie modern die Wehrmacht in dieser Beziehung handelt, geht daraus hervor, daß sie in neue Kühlbehälterwagen die nach einem neuen Verfahren tiefgefrorenen Lebensmittel, wie Fleisch, Fisch oder Gemüse, zur Truppe bringen läßt.

Von der Mannigfaltigkeit der Dinge, die ein Verpflegungslager enthält, kann man sich als Laie schwerlich einen Begriff machen. Da sind zunächst einmal Lebensmittel aller Art. Diese wechseln natürlich je nach der Jahreszeit und nach der vom Reichsnährstand angestrebten Verbrauchslenkung. Vieles von dem, was am zivilen Markt als Mangelware erscheint, birgt das Verpflegungslager in großen Mengen für die Soldaten. Hier kann man ein Wiedersehen mit solchen Schätzen, wie Bohnenkaffee, Tee, Gewürzen und vielen anderen Dingen mehr feiern. Ein Gang durch ein Verpflegungslager bietet dem Auge und der Nase stets angenehm empfundene Reize, die wir unseren Soldaten von Herzen gönnen.

Das Bild ist in allen Lagerräumen ziemlich das gleiche. Sauber aufgeschichtet und aufgerichtet, reiht sich Kiste an Kiste oder Sack an Sack. Das Auge wandert über die Aufschriften und stellt fest, daß es wohl keinen Bestandteil der menschlichen Nahrung gibt, der hier nicht vorhanden wäre. Etwas ganz besonderes sind beispielsweise die Mischkonserven, die u. a. weiße Bohnen und Rindfleisch enthalten. Es handelt sich dabei um ein fertiges Gericht, das vom Soldaten nur im Kochgeschirr aufgekocht zu werden braucht. Diese Mischkonserven sind besonders für die schnellen Truppenteile bestimmt, die, wie beispielsweise die Panzertruppe, oft längere Zeit bei Vorstößen keine Gulaschkanone zu sehen bekommen und doch nicht auf eine warme Verpflegung verzichten sollen. Für diesen Zweck ist sogar ein in seiner Einfachheit genial zu nennendes Kochgerät entwickelt worden. Dieser Kocher hat etwa die Größe einer Zigarettenschachtel und sieht auch ähnlich aus. Er ist aus einem Leichtmetall konstruiert und kann mit einem einzigen Handgriff aufgeklappt werden. Es entsteht so ein kleines Gestell, auf dessen Grundfläche man ein Stückchen eines festen Brennstoffs legt. Jetzt braucht man nur das Kochgeschirr auf den Kocher zu stellen, die Konservenpackung hineinzutun, und sehr schnell ist ein warmes Mittagessen fertig.

Das Verpflegungslager ist aber nicht nur für die Ernährung der Soldaten bestimmt, sondern sorgt auch für das Futter der Pferde. Auch hier hat man eine Futterkonserve hergestellt, die sich vorzüglich bewährt hat. Während früher für Rauhfutter und Heu ein großer Transportraum beansprucht wurde, tritt durch die neue Futterkonserve, die aus Hafer, Häcksel, Stroh und Melasse besteht, eine kolossale Raumersparnis ein.

Die eingelagerten Lebensmittel erfordern eine ständige Kontrolle, da „Kampf dem Verderb" auch hier die Parole ist. Von dem Tempo der Arbeit kann man sich einen Begriff machen, wenn man erfährt, daß manchmal 17 000 Kisten Gemüsekonserven, von denen jede 48 Büchsen enthält, in 10 Tagen durchgesehen werden müssen.

Neben den Lebensmitteln enthält das Lager natürlich auch Genußmittel wie Schokolade, Spirituosen, Weine, Tabak, Zigaretten, Zigarren. Ein Gang durch diese Abteilung des Lagers zeigt, daß sogar auf den Geschmack in den einzelnen Gauen des Reiches Rücksicht genommen wird, d. h. daß beispielsweise der Danziger nicht auf seinen geliebten „Machandel", „Kurfürsten" oder „Pomuchel" zu verzichten braucht, der Schleswiger seinen Bommerlunder, der Bayer seinen Enzian usw. vorfindet. Selbst Toilettenartikel, Haarwasser, Kämme usw., Bleistifte, Federhalter, Briefpapier, Thermosflaschen und ähnliches sind vorhanden. Hierfür ist besonders die Marketenderei zuständig, die stets dem Verpflegungslager angeschlossen ist.

Angesichts der im Verpflegungslager vorhandenen Schätze fragt man sich unwillkürlich, was der Soldat im Felde an Essenration erhält. Wie uns mitgeteilt wurde, richtet sich das ganz nach einem vom Oberkommando der Wehrmacht aufgestellten Speiseplan, bei dem jedes Gericht genau nach seinen Zutaten berechnet ist und selbst die Gewürze nicht fehlen.

Wie gelangt nun die Verpflegung vom Lager zur Truppe? Die Lager haben Gleis- und möglichst auch Wasseranschluß. Sobald ein Verpflegungszug angefordert wird, wird dieser in einer unwahrscheinlich kurzen Zeit — meist 10 bis 12 Stunden — nach festem Plan fahrbereit gemacht.

Es ist oft ein sehr langer Weg vom Verpflegungslager bis zum Kochgeschirr des Soldaten. Deutscher Erfindergeist und deutsche Organisationsgabe sorgen dafür, daß der Verpflegungsnachschub der kämpfenden Truppe funktioniert. Dieser Verpflegungsnachschub gehört mit zu den wichtigsten Dingen der Kriegführung. Manchmal hängt von seiner Leistung das Wohl und Wehe der kämpfenden Truppe ab.

Günter Kracht.



Brotverteilung auf dem Vormarsch

Sämtliche Bilder wurden freundlicherweise von der Wehrkreisverwaltung XX zur Verfügung gestellt. Sie stammen von der Heeresbildstelle.

Neue Reichsgesetze für die Ostgebiete

	Reichsgesetzblatt Teil I Nr.	Seite
Gesetz zur Aenderung des Reichsstrafgesetzbuchs. (Vom 4. September 1941) . . . . (Einige Paragraphen des Reichsstrafgesetzbuchs werden geändert und ergänzt. Gefährliche Gewohnheitsverbrecher und Sittlichkeitsverbrecher verfallen der Todesstrafe. Mörder werden mit dem Tode bestraft, Wucherer mit Zuchthaus. Die folgenden Paragraphen enthalten: Erhöhte Strafe für Mißbrauch von Ausweispapieren, Ergänzung der Strafvorschriften zum Schutz der Wehrkraft des deutschen Volkes, sowie Strafen für Brandstiftungen und Rauschtaten.)	101	549
VO zur Regelung der Abmessung von **Sperrholzplatten.** (Vom 9. September 1941.) . . . . (Für die Abmessungen von im Inland hergestellten Sperrholzplatten aus inländ. und ausländ. Hölzern aller Art ist das der Verordnung beigefügte Norm-Blatt DIN 4078 in der Fassung der 2. Ausgabe vom Juli 1940 bindend. Abweichende Abmessungen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch die Reichsstelle für Holz, Hauptabteilung III oder einer anderen vom Reichsforstmeister zu bestimmenden Stelle. Auf aus dem Ausland eingeführten oder für das Ausland hergestellte Sperrholzplatten finden die Vorschriften keine Anwendung.)	102	553
VO über die Abwicklung der Forderungen und Schulden polnischer Vermögen **(Schuldenabwicklungsverordnung).** (Vom 15. August 1941.) . . . . (Die Verordnung enthält 51 Paragraphen. Die aus polnischer Zeit stammenden Geldforderungen gegenüber den beschlagnahmten Vermögensmassen erlöschen, wenn sie zu einem Vermögen gehören, das selbst wieder der Beschlagnahme unterliegt. Dabei ist zu beachten, daß der Beschlagnahmung das im Reich belegte polnische Vermögen auch dann unterliegt, wenn der Besitzer des Vermögens nicht im Reiche wohnt. Es erlöschen somit auch die Forderungen der im Generalgouvernement und im Auslande wohnenden Polen, wenn die Vermögensmasse, gegen die sich die Forderungen richten, im Reich belegen ist. Derselbe Grundsatz gilt auch für die Rechtsbeziehungen zwischen kommissarisch verwalteten Vermögensmassen der ehemals polnischen öffentlichen Hand. Es erlöschen also auch die alten Forderungen des polnischen Staates, der Gemeinden und öffentlich rechtlichen Körperschaften gegen kommissarisch verwaltete Vermögensmassen und umgekehrt die Forderungen polnischer Privatgläubiger gegen die öffentliche Hand. Ueber die Abwicklung der Forderungen und Schulden der kirchlichen Vereinigungen bleibt eine besondere Regelung vorbehalten. Der allgemeine Grundsatz gilt in verschärfter Form für die Beschlagnahmungen unterliegenden landes- und forstwirtschaftlichen Betriebe).	95	516
VO über die **Miet- und Pachtzinsregelung** in den eingegliederten Ostgebieten **(Ostmietverordnung).** (Vom 15. August 1941).	96	527
Achte Verordnung zur Einführung steuerrechtlicher Vorschriften im Gebiet der bisherigen Freien Stadt Danzig. (Vom 18. August 1941). (Betrifft Reichsfluchtsteuer.)	96	530
VO zur Aenderung des Gesetzes gegen den verbrecherischen und gemeingefährlichen **Gebrauch von Sprengstoffen.** (Vom 8. August 1941.)	97	531
VO über die grundbuchmäßige Behandlung der in den Grundbüchern des Deutschen Reichs für den ehemaligen polnischen Staat eingetragenen Rechte. (Vom 26. August 1941.)	97	533
VO über die Einführung von Vorschriften auf dem Gebiete des **landwirtschaftlichen Pflanzenschutzes** und der **Schädlingsbekämpfung** in den eingegliederten Ostgebieten. Vom 27. August 1941.)	98	535
VO zur Abwehr der Einschleppung von Krankheiten und Schädlingen der landwirtschaftlichen Kulturpflanzen in die eingegliederten Ostgebiete. (Vom 27. August 1941.) . . .	98	537
VO zur Aenderung der Bestallungsordnung für **Apotheker.** (Vom 29. August 1941.)	100	546
Polizeiverordnung über die Kennzeichnung der Juden. (Vom 1. September 1941.) . . . . (Ueber 6 Jahre alte Juden dürfen sich in der Oeffentlichkeit ohne einen sichtbar auf der linken Brustseite des Kleidungsstückes fest aufgenähten Judenstern, der aus einem handtellergroßen schwarz ausgezogenen Sechsstern aus gelbem Stoff mit der schwarzen Aufschrift „Jude" besteht, nicht zeigen. Juden dürfen den Bereich ihrer Wohngemeinde nicht verlassen, ohne eine schriftliche Erlaubnis der örtlichen Polizeibehörde bei sich zu führen. Orden, Ehrenzeichen und sonstige Abzeichen dürfen von Juden nicht getragen werden.)	100	547

•

Verordnung betr. die Aufhebung des Genehmigungszwanges für Handelsvertreter und Handlungsreisende.

Vom 25. August 1941.

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 199 vom 27. August 1941)

Die Verordnung hebt den bisher für den Reichsgau Danzig-Westpreußen bestehenden Genehmigungszwang für Handelsvertreter und Handlungsreisende aus anderen Reichsteilen auf.

Handelsregister für Danzig-Westpreußen

Danzig

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 211 vom 10. September 1941)

Neueintragung:

Am 28. August 1941.

10 Gn.-R. 286 Seropharm, Zweigniederlassung Danzig der Wirtschaftsgenossenschaft deutscher Tierärzte eingetragenen Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Danzig [An der Schneidemühle 6]. Sitz: Hannover. Statut vom 16. Oktober 1904. Gegenstand des Unternehmens: a) Gemeinschaftliche Herstellung und Einkauf von Verbrauchsstoffen und von Gegenständen des tierärztlichen Gewerbes. b) Gemeinschaftlicher Verkauf tierärztlicher Bedarfsartikel.

Veränderungen:

Am 1. September 1941.

10 Gen.-R. 166 Eigenheim-Genossenschaft eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht Danzig-Neufahrwasser, Danzig-Neufahrwasser. Durch Beschluß der Generalversammlung vom 28. Juni 1941 ist die Satzung neu gefaßt. Gegenstand des Unternehmens ist fortan der Bau und die Betreuung von Kleinwohnungen im eigenen Namen. Der Gegenstand des Unternehmens ist auf den Geschäftsbetrieb

innerhalb des Bezirks Danzig und seiner näheren Umgebung beschränkt. Der Zweck des Unternehmens ist ausschließlich darauf gerichtet, den Mitgliedern zu angemessenen Preisen gesunde und zweckmäßig eingerichtete Kleinwohnungen im Sinne des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes und seiner Durchführungsvorschriften zu verschaffen. Das Unternehmen darf nur die in § 6 des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes und in den Durchführungsvorschriften bezeichneten Geschäfte betreiben.

Am 2. September 1941.

A 24 jetzt A 6274 Franz Obst Nachf., Danzig [Elisabethwall 5]. Sitz Köslin. Die Zweigniederlassung in Danzig ist unter der Firmenbezeichnung Franz Obst Nachf. zur Hauptniederlassung erhoben. Die Zweigniederlassung in Danzig ist erloschen. Die Prokura der Frau Hertha Wolff geb. Pohl in Köslin bleibt auch für die jetzige Hauptniederlassung bestehen.

Am 2. September 1941.

A 314 jetzt A 6449 Selbiger & Hirschberg, Danzig [Hopfengasse Nr. 26/27]. Der Familienname des Geschäftsinhabers Burkowski lautet jetzt: Burkmann. Die Firma ist geändert in: Otto Burkmann.

Am 3. September 1941.

A 730 Heinrich Bolt Nachf., Praust (bei Danzig. Auf Grund des notariellen Testaments vom 26. März 1936 — 15 IV 144/36 des Amtsgerichts Danzig — ist nach dem Tode des Geschäftsinhabers Carl Stanitzke am 29. Oktober 1939 seine Witwe, Frau Emma Stanitzke geb. Kowitz, Praust, Inhaberin des Geschäfts geworden.

Am 3. September 1941.

B 1930 Danziger Seifenfabrik Gebrüder Karpenkiel Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig. Die Geschäftsführer Robert und Ernst Karpenkiel sind abberufen. Zu neuen Geschäftsführern sind bestellt: Direktor Generalkonsul Holger Schrader, Danzig-Schellmühl und Direktor Rudolf Kukula, ebenda. Beide sind zur Vertretung der Gesellschaft gemeinschaftlich berechtigt. Dem Kaufmann Franz Wegener, Danzig-Schellmühl, ist Prokura erteilt mit der Maßgabe, daß er in Gemeinschaft mit einem Geschäftsführer zur Vertretung der Gesellschaft berechtigt ist.

Erloschen:

Am 29. August 1941.

B 2409 Danziger Wohnungsfürsorgegesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig. Die Liquidation ist beendet, die Firma ist erloschen.

Elbing

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 213 vom 12. September 1941)

Veränderungen:

Am 4. September 1941.

A 488 Arthur Weidemann Tiefbauunternehmung, Elbing. Die Prokura des Kaufmanns Hellmut Kollwitz in Elbing ist erloschen. Die Hauptniederlassung der oben bezeichneten Firma ist nach Graudenz verlegt. Die bisherige Hauptniederlassung in Elbing ist in eine Zweigniederlassung unter der bisherigen Firma unter Beifügung eines die Zweigniederlassung als solche kennzeichnenden Zusatzes umgewandelt. Die Firma der hier bestehenden Zweigniederlassung lautet: Arthur Weidemann Tiefbauunternehmung Zweigstelle Elbing. Die Prokura des Baumeisters Paul Motzek in Elbing besteht als Einzelprokura für die Haupt- und Zweigniederlassung fort.

*

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 218 vom 18. September 1941)

Veränderungen:

Am 10. September 1941.

A 43 A. Zedler, Elbing.

A 277 Ed. Krüger & Joh. Klebb, Elbing.

B 33 Güterfernverkehr A. Zedler Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Elbing. Die Prokura des Kaufmanns Paul Berger in Elbing ist erloschen.

A 23 Max Kusch und Gebr. Ilgner, Elbing. Die Prokura des Kaufmanns Walter Hahn in Elbing ist erloschen.

Marienburg Westpr.

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 220 vom 20. September 1941)

Veränderungen:

Am 3. September 1941.

Abt. A Nr. 38 Offene Handelsgesellschaft Heinr. Stobbe, Tiegenhof, Machandel-Branntwein- und Likörfabrik. Die Abwicklung ist beendet, die offene Handelsgesellschaft ist aufgelöst. Die Firma lautet jetzt: Heinr. Stobbe, Tiegenhof, Machandel-Branntwein- und Likörfabrik, Ort der Niederlassung: Marienburg, Wpr. Alleiniger Inhaber ist der Kaufmann Bernhard Stobbe in Tiegenhof.

Kurzmeldungen

Vorarbeiten für den Hansa-Kanal

Trotz des Krieges werden die Vorarbeiten für die Schaffung des Hansa-Kanals fortgeführt. Nach einer amtlichen hamburgischen Bekanntmachung werden jetzt vorbereitende Bohrungen und Vermessungen für das Teilstück Hamburg—Bremen, das zunächst in Angriff genommen werden soll, vorgenommen. Mit dem Hansa-Kanal wird eine direkte Wasserstraßenverbindung zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und den deutschen Seehäfen geschaffen.

Normalisierung der Ostseeschiffahrt

Die allmähliche Normalisierung in der Ostseeschiffahrt wird dadurch ersichtlich, daß die vorübergehend festgesetzten Zuschläge auf die Kohlen- und Koksfrachten zwischen Deutschland und Finnland wieder herabgesetzt werden konnten. Die Herabsetzung trat schon mit Wirkung vom 1. September in Kraft.

Bücher

„Die Schule des Bilanzbuchhalters." Von Werner Kresse und Dr. Hans Mettert. Verlag G. A. Glöckner, Leipzig. Preis: Teil 1 RM 4,80, Teil 2 RM 4,40.

Die Teile enthalten je 337 Aufgaben und Lösungen aus dem kaufmännischen Rechnungswesen. Im ersten Teil werden die Grundlagen der doppelten Buchführung, die Organisation der Buchführung, auch der einzelnen Geschäftszweige (Handel, Industrie, Bank, Versicherung), erläutert. Insbesondere sind Kontenpläne eingehend behandelt. Die Aufgaben und ihre Lösungen ähneln vielfach denjenigen, die bei Reichsberufswettkämpfen verwendet worden sind.

Teil 2 befaßt sich mit Aufgaben aus dem Gebiet der Finanzierung von Unternehmungen, gibt eine Analyse der Buchführung und geht schließlich auf das Steuerrecht ein. In einem Anhang werden Richtlinien des Reichswirtschaftsministers sowie weitere Anordnungen gegeben. Das Werk ist auf Grund seiner Ausführlichkeit zum Selbstunterricht gut geeignet. Kurt Remuss.

Hinweis

(Außer Verantwortung der Schriftleitung)

Notiz

Aus Raumgründen muß unsere Rubrik „Ostseehandel" diesmal ausfallen. Die Mitteilungen „Wirtschaft und Steuer" erscheinen aus denselben Gründen in der nächsten Ausgabe.
Die Schriftleitung.

Steuerkalender des Reichsgaues Danzig-Westpreußen — Oktober 1941

Für Danzig und die ehemals ostpreußischen Gebiete

10.: Abführung und Anmeldung der Lohnsteuer einschl. Kriegszuschlag und Sozialausgleichsabgabe für September 1941.
Abführung und Anmeldung der im Monat September 1941 oder im 3. Vierteljahr 1941 vom Arbeitslohn einbehaltenen **Bürgersteuer.**
Umsatzsteuer**vorauszahlung** der Monatszahler für September 1941 und der Vierteljahreszahler für das 3. Kalendervierteljahr 1941 sowie Umsatzsteuer**voranmeldung** für das 3. Kalendervierteljahr 1941.
Abschlagszahlung für September 1941 auf Versicherung- und Feuerschutzsteuer nach dem Prämiensollbetrag.
Zahlung und Anmeldung der Beförderungssteuer für Personen- und Gepäckverkehr mit Kraftfahrzeugen für September 1941.

15.: Tilgungsrate der Ehestandsdarlehen.
Zahlung und Anmeldung der Börsenumsatzsteuer im Abrechnungsverfahren für September 1941.

20.: Zahlung und Anmeldung des Kriegszuschlags zum Kleinhandelspreis für Bier, Tabakwaren und Schaumwein durch die Hersteller für die Lieferungen im September 1941.
Zahlung und Anmeldung der Beförderungssteuer für Möbel- und Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen für September 1941.

31.: Entrichtung und Anmeldung der Versicherung- und Feuerschutzsteuer nach dem Prämienistbetrag für September 1941.

Für die eingegliederten Ostgebiete

10.: Abführung und Anmeldung der Lohnsteuer einschl. Sozialausgleichsabgabe für September 1941.
Abführung und Anmeldung der im Monat September 1941 oder im 3. Vierteljahr 1941 vom Arbeitslohn einbehaltenen **Bürgersteuer.**
Umsatzsteuer**vorauszahlung** der Monatszahler für September 1941 und Vierteljahreszahler für das 3. Vierteljahr 1941 sowie Umsatzsteuer**voranmeldung** für das 3. Vierteljahr 1941.
Abschlagszahlung für September 1941 auf Versicherung- und Feuerschutzsteuer nach dem Prämiensollbetrag.
Zahlung und Anmeldung der Beförderungsteuer für Personen- und Gepäckverkehr mit Kraftfahrzeugen für September 1941.

15.: Abführung und Anmeldung der Gewerbelohnsummensteuer für September 1941.
Tilgungsrate der Ehestandsdarlehen.
Zahlung und Anmeldung der Börsenumsatzsteuer im Abrechnungsverfahren für September 1941.

20.: Zahlung und Anmeldung der Beförderungsteuer für Möbel- und Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen für September 1941.
Zahlung und Anmeldung des Kriegszuschlags zum Kleinhandelspreis für Bier, Tabakwaren und Schaumwein durch die Hersteller für die Lieferungen im September 1941.

31.: Entrichtung und Anmeldung der Versicherung- und Feuerschutzsteuer nach dem Prämienistbetrag für September 1941.

Gemeindesteuern in Danzig

10.: Getränkesteuer. Zahlung der Steuer für den zurückliegenden Monat und Abgabe der Aufzeichnungen an das Stadtsteueramt.

11.: Getränkesteuer.
21.: Getränkesteuer.
30.: Getränkesteuer.
} Vorauszahlung der Steuer in Höhe der Steuersumme für das vergangene Monatsdrittel.

Hauptschriftleiter: Edgar Sommer, Danzig. — Berliner Schriftleitung: Dr. Oeltze von Lobenthal, Berlin W 35, Derfflinger Str. 4 II, Tel. Sammel-Nr. 222 678. — Verantwortlicher Anzeigenleiter: Leo Meister, Danzig. — Verlag: „Der Danziger Vorposten" G. m. b. H., Danzig. — Die „Danziger Wirtschafts-Zeitung" erscheint halbmonatlich. Einzelpreis RM —,50. Bezugspreis durch die Post: RM —,90 je Monat (ausschl. Zustellgebühr), im Ausland RM 8,— je Vierteljahr. Bestellungen bei jeder Postanstalt und beim Verlag. — z. Zt. ist Anzeigenpreisliste Nr. 3 gültig. — Druck: A. Schroth, Danzig.